nnee ø N°. 408 — 50 centimes. — 14 Juillet 1906 ø Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce Numéro : **Le Tour de France**

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

SUR LA ROUTE DU TOUR DE FRANCE

Marcel Cadolle se désaltère.

(Voir l'article, pages 519, 520 et 521).

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Étranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ø
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Published on July 14 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte.
Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APPAREILS NOUVEAUX POUR AUTOS & CANOTS
Accumulateurs. Bougies. Bobines
AVERTISSEUR SIRÈNE. PHARES ELECTRIQUES
LAVENE
33, Rue N.D. de Lorette. PARIS. TÉLÉPH. 314-75

GRAND GARAGE
et Magasins de vente
ROCH-BRAULT ET DEGRAIS

Agents de la
SOCIÉTÉ LORRAINE
des Anciens Établissements
de DIÉTRICH et Cie
de LUNÉVILLE

30, Place St-Ferdinand et
36, Rue Brunel
PARIS
Téléphone 527-04

VOYAGES EN SUIS
Billets divers à Prix réduits, Aller et Retour, Circul
ABONNEMENTS GÉNÉRAUX
Valables sur les Chemins de Fer et Bateaux
Pour tous Renseignements et Brochures, s'adr
l'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉR
58, Boulevard Haussmann, PARIS.

AIGLE -LES-BAINS (Vaud), Source alcaline, Etabl. hydr., E
Eau mère. Le Gd Hôtel, entouré parcs, forêts, séjour r
BEX Centre d'excursions. Grand Hôtel des Salines
salins, carboniques, de lumière, Fango. Vas
BEX-GRYON-VILLARS CHESIÈRE
min de fer élec
GENÈVE réunit Beauté, Charme, Ressourc
brité. S'informer : Renseig., 3, Pl. B
Chemins de fer du MONT-SAL
Panorama unique sur la chaîne du Mont-Blanc.
GRISONS Chemin de Fer Rhétique (L
l'Albula, 1825 m. s./m.) Ouve
l'année. Billets et enregistr
directs de et pour les principales gares de l'Europe. —
capitale, centre du réseau. — DAVOS, cure d'air. Centres
sions. Sports d'hiver et d'été. — THUSIS et la VIA
WALDHAUS-FLIMS, bains du lac. — ENGADINE : Saint-
Pontresina, Samaden, Sils Maria, Tarasp-Schuls-Vulper
bres stations climatériques et thermales. Sports d'hiver
GURNIGEL -LES-BAINS, près Berne. Etabl. de 1er ordr
sulfureuses. Altitude 1155 m. Vastes forêts
LUCERNE RIGHI, PILATE, STANSER
BURGENSTOCK. ENGEL
LAC des QUATRE CANT
LUGANO Situat. incomp. Centre de 3 lacs suis
et routes St-Gothard et Simplon. A 2 h.
MONTREUX La Perle du Léman. Centre d'exc
Kursaal : Concerts et attracti
MONT-SOLEIL sur St-IMIER, Jura, 1250 m.
Séjour climat. d'altit. Forêts
VEVEY Séjour agréable, toute l'année. Nombreuses ex
par Chemins de fer électriques, funiculaire et
ZURICH Séjour agréab. Station intermédiaire p. excurs.
Tonhalle (excel. orchestre), Théâtre, Variétés,
ZERMATT Cies VI : GE-ZERMATT (1620m), GORNE
(3136m). Hôtels SEILER : Cervin,
Mont-Rose, Victoria, Riffelalp, Lac Noir, etc., confort
Panorama grandiose. Excursions célèbres. Renseigts Cie Vie
Lausanne et Agence des Chemins de Fer Fédéraux, 58, Boul Haussm

FONTAINEBLEAU SON CHÂTEAU VILLÉGIATURE D'ÉTÉ SA FORÊT

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses. 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

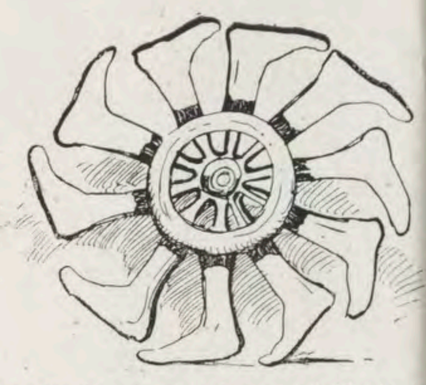
E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILE
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

La Semaine Comique, par Henriot.

— Il n'a que trois ans, et voyez comme il a déjà le pied montagnard ;
— Eh quoi ! si jeune et déjà alpiniste !...

— Joseph, est-il bon le pétrole que vous avez acheté pour les autos ?
— Patron, ils ne s'en plaignent pas jusqu'à présent.

— Tu vois comme c'est simple de nager... Tu fais très bien tous les mouvements...
— Oui, papa... mais dès que je suis dans l'eau, ce n'est plus la même chose !



De plus fort en plus fort : après la jante a
vible, la roue à pieds en caoutchouc (le pied
se changeant avec une facilité incroy
B. S. G. D. G.

COMPTOIR BISONTIN
H. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules,
Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

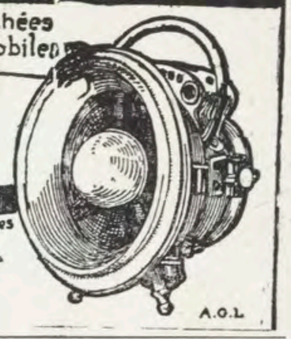
Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, M
vous commencez à grossir, et gross
vieillir. Prenez donc tous les jour
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et vot
restera on devient svelte. — Le
50 dragées est expédié franco par le LABOR
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-p
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine B

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gd luxe, course et route garant. dep. 120 f ; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande, route et course, 2 à 6 chevx dep. 500 f. ; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

AUTO-FOURNITURES Téléphone 580.88
et tous accessoires et pièces détachées pour Automobiles
AUTOMOBILES HELIOS
Concessionnaires des Moteurs MUTEL
HUSSENOT et RAYNAUD, 39 rue La Boétie
Concessionnaires pour Paris, Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Société Industrielle des Téléphones



A.O.L

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SOINS, HYGIÈNE
Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'EVENTRATION et combattant l'OBÉSITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez C. CHANSON, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Etablissements Bergougnan & Cie
PNEU
LE GAULOIS
Clermont-Ferrand

HERNIE GUÉ

BREVTÉ S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE
Accepté par la Société de Chi
Recommandé p
Membres du Corps
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible s
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse.
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver
Par sa pression constante il mène à la guérison. Env
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Ho

INOFFENSIF
SANTAL MIDY
Supprime Copahu, C
Liquides astrin
GUÉRISON RA
et rapide des m
contagieuses ; t
cace dans les m
de la vessie : cystit
catarrhe, hémat
113, faub. St-Hono

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

14 Juillet 1906 ⌀ N° 408
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✆ Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

DEVANT LES TRIBUNES DE PONT-DE-GENNES

Nazzaro, second du Grand Prix de l'A. C. F., en 12 h. 46 m. 26 s. 2/5, et sa voiture Fiat (1).

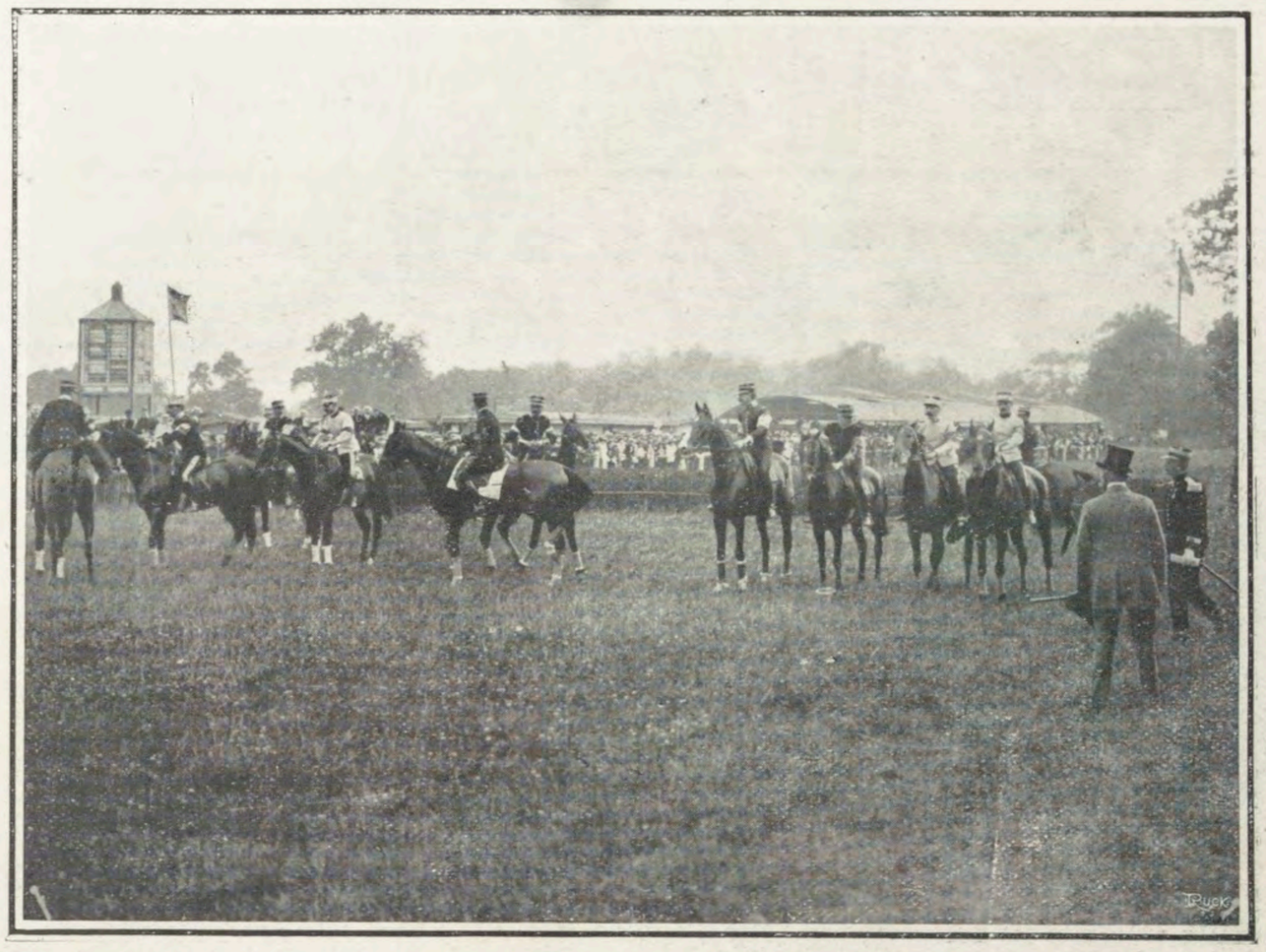
Nazzarro, sur voiture Fiat *munie de pneus et de jantes amovibles* Michelin, *et de la magnéto* Simms-Bosch, *s'est classé second dans les Grand Prix de l'A. C. F. Le premier jour, voulant ménager sa voiture, il se contenta de la troisième place, en 6 h. 26 m. 52 s., mais le second, ce fut lui qui fit le temps le plus vite, terminant en 6 h. 20 m. 33 s. 2/5. Son camarade d'écurie, Lancia, fournit, lui aussi, une très belle course, se classant cinquième.*

Published on July 14 th 1906, Privilege ot copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte. — Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

(1) E. Lamberjack, représentant à Paris des Usines Fiat, 95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr.

A Auteuil ⌀ LE PRIX GENÉRAL O'CONNOR ⌀ 1er juillet

Le gagnant du prix Général O'Connor
Duc d'Azay, h. al. 4 ans, au capitaine Nivière, monté par M. du Peuty.



Avant le Départ.
Le prix Général O'Connor se court sur 4.000 m. Ce steeple-chase avait réuni 18 partants. Dans ce lot très nombreux, on remarquait de jolis modèles de chevaux d'armes.

Parmi les épreuves militaires, steeple-chases hors série, qui se courent à Auteuil, et exclusivement réservées aux officiers, bien peu étaient désignées par un nom spécial, tel que le Prix de Tananarive, qui est disputé le jour de Pâques.

La Société des Steeple-chases de France a donc été bien inspirée en donnant au steeple militaire qui figurait au programme de la réunion d'Auteuil du dimanche 1er juillet, le nom du général O'Connor, qui fut un fervent amateur du sport.

Le général O'Connor fut un des fondateurs du Jockey-Club et ne cessa jamais, par ses conseils, par ses avis, par la connaissance du cheval qu'il avait acquise au cours d'une longue vie militaire, de s'intéresser aux choses du sport et de rendre à l'élevage du cheval les plus utiles services.

Un lot superbe de 18 concurrents s'est présenté au départ. Nos officiers ont monté avec leur crânerie habituelle, faisant preuve, au cours du parcours qu'ils avaient à couvrir, d'autant de sagesse que de vigueur. Sur les 18 partants, deux seulement sont tombés et n'ont fait que des chutes sans gravité. Le vainqueur, M. du Peuty, qui montait Duc d'Azay, au capitaine Nivière, n'est pas un inconnu pour les habitués d'Auteuil. Il est venu, sur la fin, attaquer le leader, Le Docteur, et a réussi à le battte, sur le poteau, d'une courte tête. Il est juste de dire qu'il a bénéficié d'un accident qui est survenu à son adversaire, à quelques mètres du poteau et il est à croire que le fils de Krakatoa, qui est rentré complètement boiteux au pesage, eût, sans cet incident, pris la première place. Le lieutenant Saint-Martin, qui le montait, a dû se contenter de la seconde.

F. P.

Quinconce II Scapin — Duc d'Azay Le Docteur (Plaques Lumière).

L'arrivée du Prix Général O'Connor, steeple-chase militaire, 4.000 m. Auteuil, 1er juillet.
Le Docteur prit le commandement peu après le départ et semblait gagner lorsque, dans la ligne droite, Quinconce II, à droite, et Duc d'Azay, à gauche, venaient l'attaquer. Il se débarrassait facilement du premier, mais, après une lutte acharnée, succombait d'une tête, derrière Duc d'Azay.

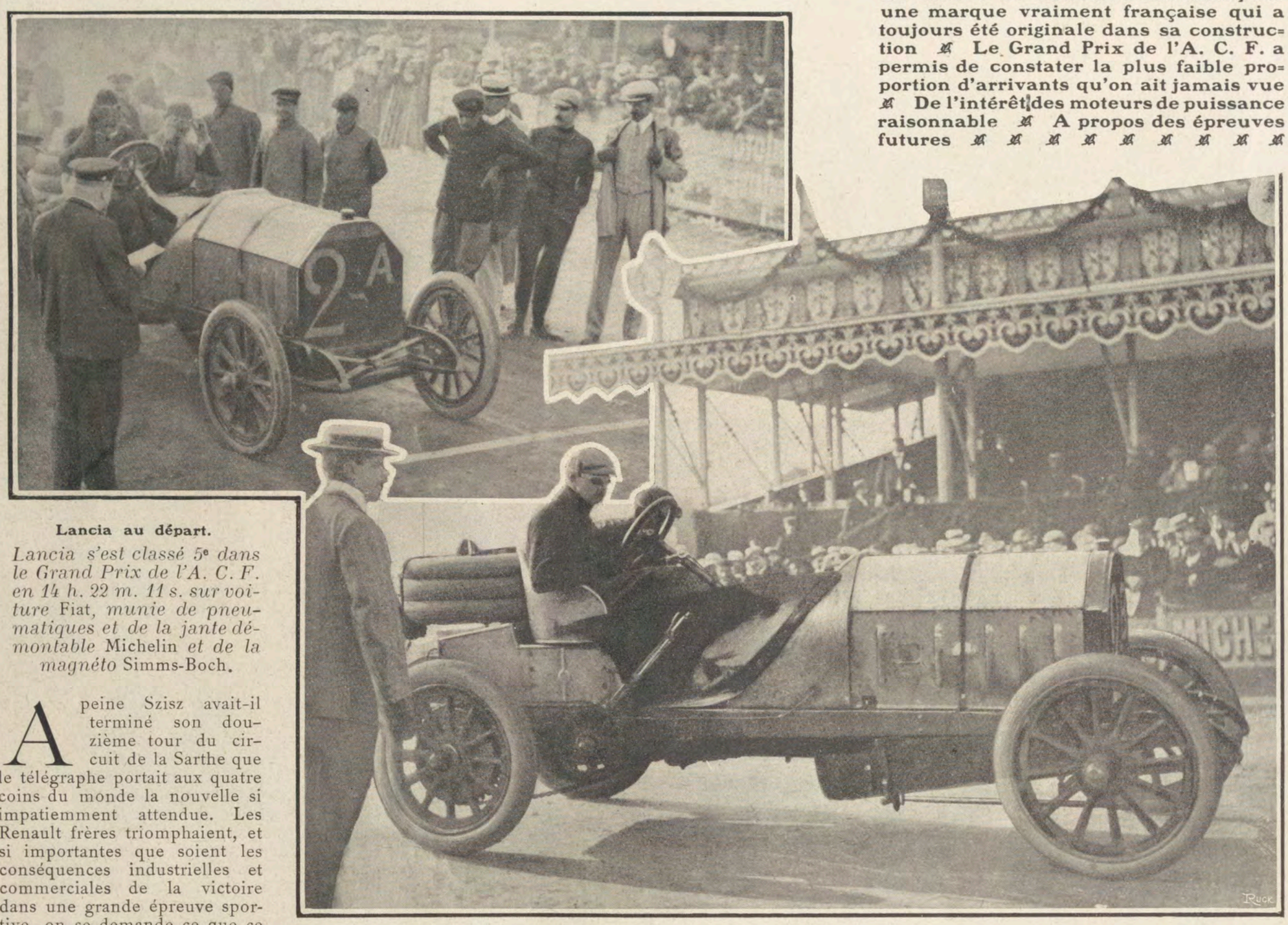
Published on July 14 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905, by Pierre Lafitte.

LES ENSEIGNEMENTS DU GRAND PRIX

Par C. FAROUX

La victoire de Renault a fait triompher une marque vraiment française qui a toujours été originale dans sa construction — Le Grand Prix de l'A. C. F. a permis de constater la plus faible proportion d'arrivants qu'on ait jamais vue — De l'intérêt des moteurs de puissance raisonnable — A propos des épreuves futures



Lancia au départ.

Lancia s'est classé 5e dans le Grand Prix de l'A. C. F. en 14 h. 22 m. 11 s. sur voiture Fiat, *munie de pneumatiques et de la jante démontable* Michelin *et de la magnéto* Simms-Boch.

Nazzaro en vitesse devant les tribunes.

Nazzaro s'est classé second en 12 h. 46 m. 26 s. 2/5 et a fait le meilleur temps de la seconde journée sur voiture Fiat, *munie de pneumatiques et de la jante démontable* Michelin, *et de la magnéto* Simms-Bosch.

A peine Szisz avait-il terminé son douzième tour du circuit de la Sarthe que le télégraphe portait aux quatre coins du monde la nouvelle si impatiemment attendue. Les Renault frères triomphaient, et si importantes que soient les conséquences industrielles et commerciales de la victoire dans une grande épreuve sportive, on se demande ce que ce beau succès pourra apporter à la marque Renault qu'elle ne possède déjà. Elle tient le marché, jouit de la faveur du public acheteur et occupe dans l'industrie automobile une situation exceptionnellement privilégiée qui est, je me hâte de l'ajouter, parfaitement méritée.

Louis Renault est un de ceux de notre monde dont l'action a été le plus décisive. Il a toujours apporté des solutions originales et heureuses aux problèmes les plus compliqués, et en somme, la Renault est une voiture de conception très personnelle. Alors que beaucoup de constructeurs français s'entêtaient, pour le plus grand bien de la Mercédès, à en copier les lignes, adorant ainsi au retour d'outre-Rhin tout ce qu'ils avaient brûlé au moment de son apparition en France, les frères Renault créaient un joli type de châssis, accueilli toujours avec succès, ce qui prouve bien, en dépit des apparences, que la clientèle française a encore bon goût.

Considérations d'ensemble Sur 34 voitures engagées, 11 ont terminé complètement le parcours de l'épreuve, qui comprenait 1.238 kilomètres environ à courir par moitié en deux journées consécutives. A la fin de la première journée, 17 restaient en présence. Le tableau ci-dessous permet d'ailleurs de synthétiser les résultats d'ensemble.

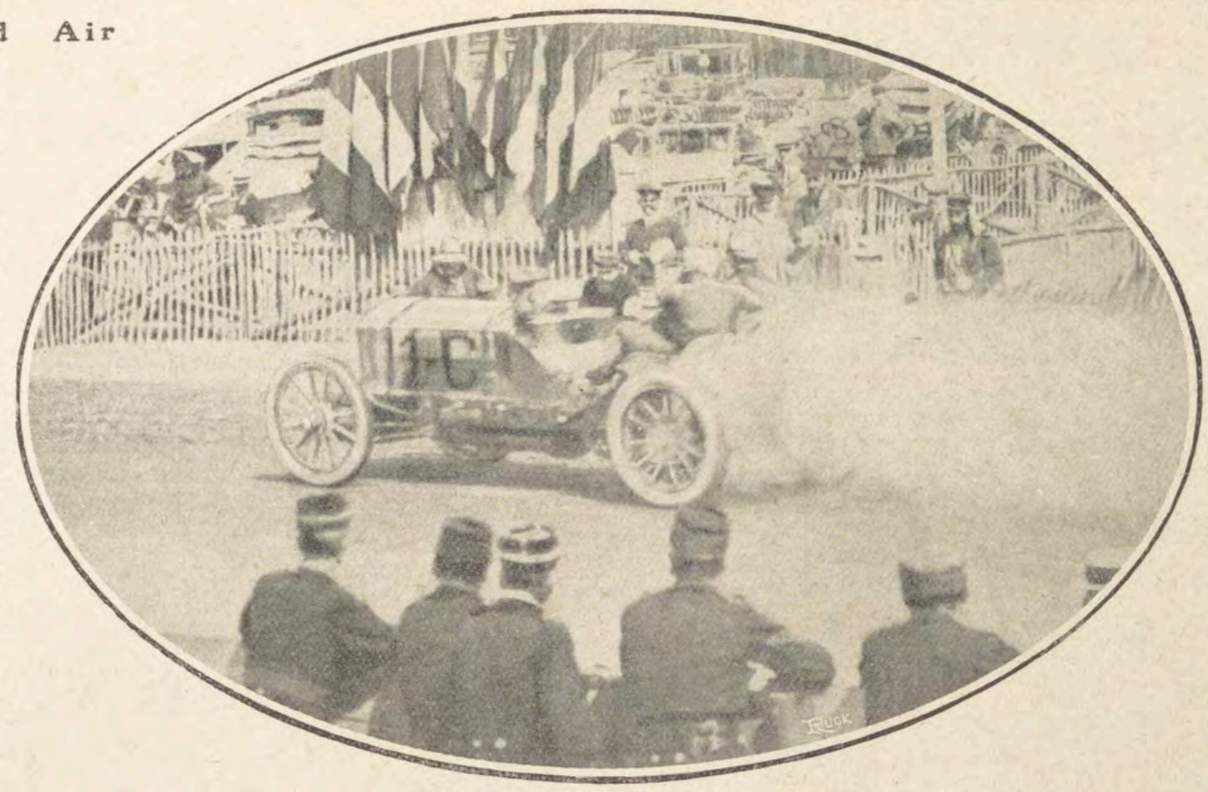
MARQUE	Voitures au départ.	Voitures terminant le premier jour.	Voitures terminant le second jour
Lorraine-Diétrich	3	2	1
Fiat	3	2	2
Renault	3	2	1
Darracq	3	1	0
Brasier	3	3	3
Mercédès	3	2	2
Grégoire	1	0	0
Itala	3	0	0
Panhard	3	2	1
Hotchkiss	3	1	0
Bayard. - A. Clément	3	1	1
Gobron-Brillié	1	1	0
TOTAL	32	17	11

Après la course.

Lancia rentre après la course, accompagné par Michelin. Le père du fameux Bibendum a apporté, dans l'industrie du pneumatique, avec sa jante amovible, une révolution semblable à celle qu'il avait fait naître en 1891, lors de Paqis-Brest, avec son pneu démontable.

Une première chose ne manque pas de frapper à la lecture de ce tableau : c'est que, si la course se fût courue par équipes au lieu de donner lieu au classement individuel, Brasier en eût été l'incontestable vainqueur. Ses trois voitures terminent le parcours total et comme aucune autre marque n'est dans le même cas, la signification de ce fait prend encore plus d'importance.

L'examen des temps permet de faire quelques constatations intéressantes. Szisz a pris la tête dans le classement dès le troisième tour et ne l'a plus quittée jusqu'à la fin. Cependant, il n'a jamais fait le tour le plus vite. Toujours, sur ces fractions de course, quelqu'un s'est trouvé devant lui. Il n'est pas l'homme qui, à un instant donné, s'est montré le plus rapide, mais il est celui qui a été le plus vite sur le total des 1.200 kilomètres que comportait l'épreuve. C'était là l'essentiel.



Duray devant les tribunes.

Duray a terminé 8e en 15 h. 26 m. 1 s. 3/5 sur voiture Lorraine-Dietrich *munie de pneumatiques* Michelin *et de la magnéto* Simms-Bosch.

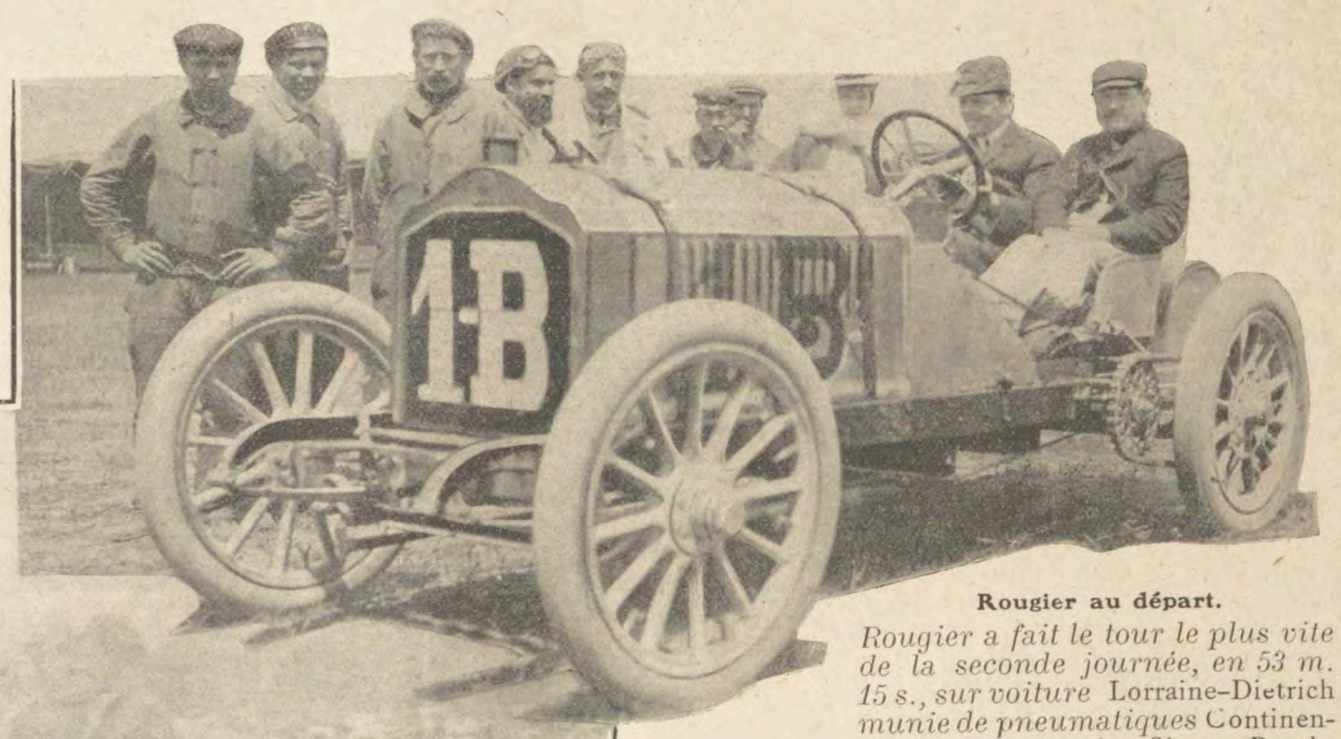
Le meilleur temps sur un tour a été fait pour la première journée par Baras (Brasier) en 52 m. 19 s. et pour la seconde journée par Rougier (Lorraine-Dietrich) en 53 m. 17 s. Les moyennes respectives de Baras et Rougier ressortent à 118 kilom. 300 et 116 kilom. 200.

Szisz fait — naturellement — le meilleur temps du premier jour, mais Nazzaro lui prend 9 minutes durant la seconde moitié de l'épreuve, faisant une moyenne supérieure à celle qu'il avait réalisée la veille.

Nazzaro, déjà troisième de la Coupe en 1905, a fait une course superbe et son duel avec Clément en fin d'épreuve restera dans les annales du sport. C'est pour la grande marque italienne Fiat une nouvelle preuve de ses qualités de tenue et de robustesse. Lancia, d'ailleurs, parti courageusement, malgré des souffrances terribles aux yeux, se classe quatrieme dans cette seconde journée, gagnant quatre places sur la veille et terminant cinquieme dans le classement final. M. Marchesi, l'ingénieur de Fiat, mérite toutes nos félicitations pour ce double succès.

Baras finit également plus vite qu'il n'avait commencé et c'est encore le cas pour Duray sur une Lorraine-Dietrich, Rougier faisait encore mieux, il établissait le temps le plus vite de la seconde journée, en effectuant son neuvième tour en 53 m. 15 s. Mais la marche remarquable des Dietrich ne pouvait rien contre l'éclatement des pneumatiques. Toutes les qualités qui font une voiture de course semblaient pourtant combinées dans les représentantes des grandes usines de Lunéville. Elles comptaient parmi les plus rapides du lot. Gabriel avait même eu soin de se munir d'antidérapants Samson, les seuls qui aient pris part au Circuit comme déjà à la Coupe Bennett. Mais elles n'avaient pas de jantes démontables. Et, faute d'une jante, les Dietrich ont perdu le Grand Prix. Elles sont de taille à prendre leur revanche. Nous les retrouverons aux Ardennes, en Italie et en Amérique.

La proportion des arrivants, 11 sur 32, est la plus faible qu'on ait constatée depuis longtemps dans les courses disputées sur un circuit. La moitié du déchet provient d'un échauffement exagéré que la nature du circuit ainsi que les conditions spéciales de règlement m'avaient d'ailleurs permis de prévoir au cours de l'article publié dans l'avant-dernier numéro de la *Vie au Grand Air*. Enfin, quelques défections proviennent d'accidents, principalement du fait que des voitures se sont renversées.



Rougier au départ.

Rougier a fait le tour le plus vite de la seconde journée, en 53 m. 15 s., sur voiture Lorraine-Dietrich *munie de pneumatiques* Continental *et de la magnéto* Simms-Bosch.

Petits et gros moteurs

En dehors de la jante démontable, tout le succès du Grand Prix a été pour les moteurs raisonnables. En effet, sur les 32 voitures qui ont disputé le Grand Prix, 9 avaient un moteur dont l'alésage était inférieur ou au plus égal à 165 millimètres : or, sur les 11 qui terminent le parcours entier, il y en a 5 qui rentrent dans cette dernière catégorie.

En d'autres termes :

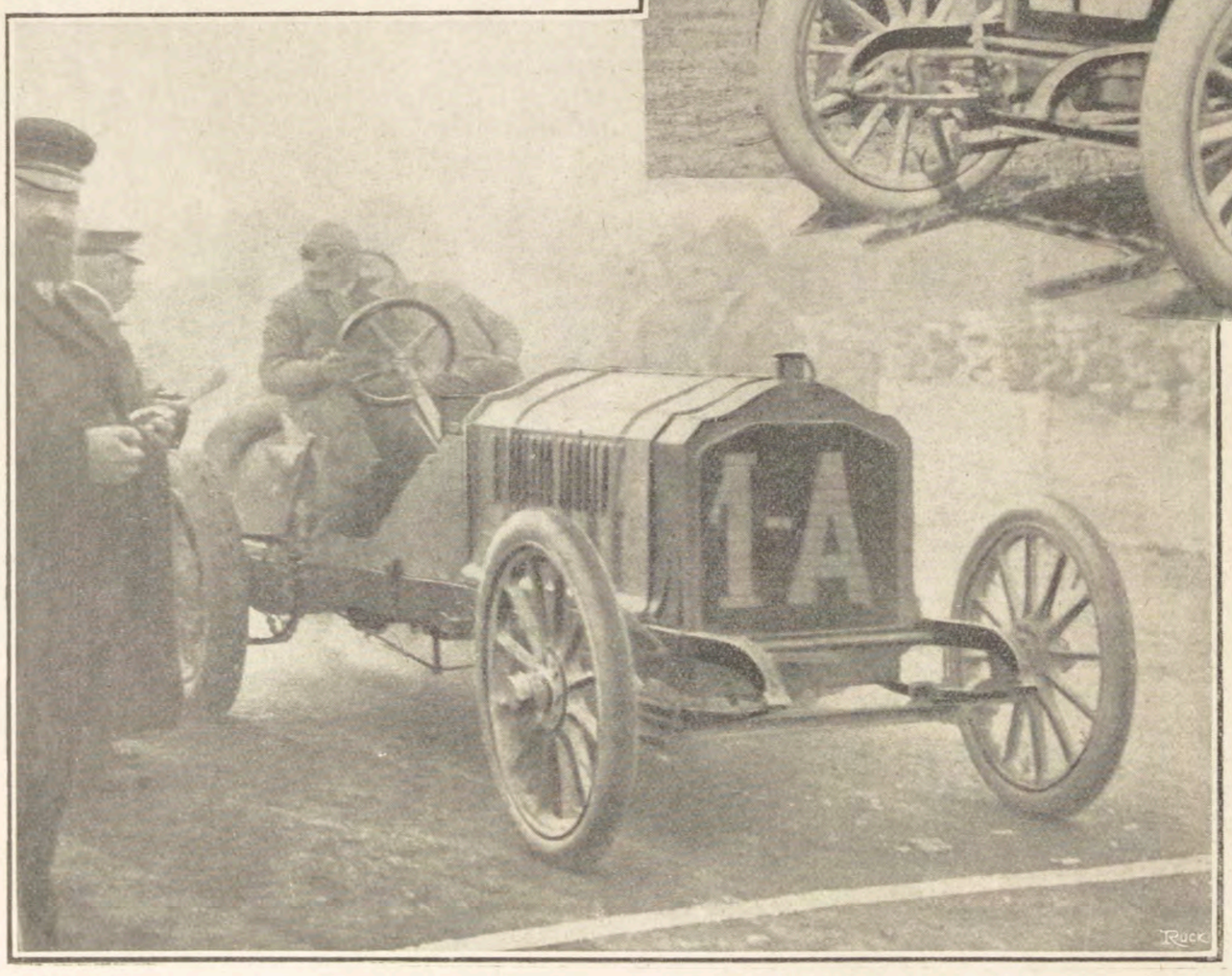
Pour les gros moteurs : 6 voitures sur 23 terminent, soit un déchet de 75 o/o.
Pour les petits moteurs : 5 voitures sur 9 terminent, soit un déchet de 44 o/o seulement, notablement inférieur au précédent. Encore, si on va au fond des choses, la proportion dans le second cas est encore plus significative. Des 4 voitures qui n'ont pas terminé, l'une (Richez) a versé, la seconde (Edmond) s'est arrêtée, ayant son conducteur aveuglé par le goudron, la troisième (Villemain) a vu son châssis céder dans le passage d'une saignée des bas-côtés de la route, la quatrième, enfin (de la Touloubre) a abandonné sans raison plausible.

Ainsi, pour tous les bons esprits, la cause est entendue. Au surplus, les moteurs d'alésage exagéré donnent de considérables difficultés pour l'obtention d'un bon refroidissement.

Un mode de raisonnement fort simple permet de s'en convaincre. Quand les dimensions d'un moteur doublent, la surface de refroidissement quadruple, tandis que la chaleur dégagée qui est proportionnelle au volume de la cylindrée devient 8 fois plus considérable, en sorte que toutes choses égales, d'ailleurs, le refroidissement est deux fois plus difficile à assurer dans le second cas que dans le premier.

Il y a d'ailleurs autre chose : la puissance motrice doit être fonction de l'adhérence et dans les conditions actuelles de limitation de poids, il est superflu de dépasser 110 ou 120 au moteur.

C. Faroux.



Gabriel à Pont-de-Gennes.

Sur voiture Lorraine-Dietrich *munie de pneumatiques* Michelin, *antidérapants* Samson, *et de la magnéto* Simms-Bosch.

Dans un de nos plus prochains numéros, nous publierons en hors-texte le portrait de Szisz, le triomphateur du Grand Prix de l'A. C. F.

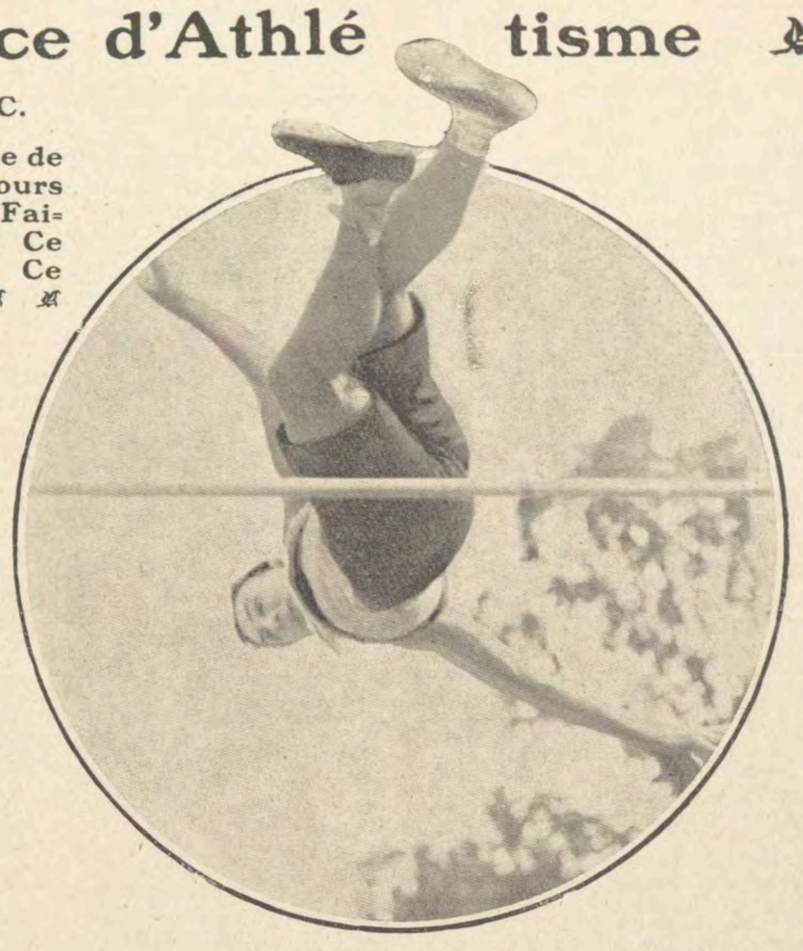
Les Championnats de France d'Athlétisme

Par L. DE FLEURAC.

Les Championnats de France de courses à pied et de concours athlétiques ont eu lieu à la Faisanderie le 1er juillet ✍ Ce qu'ils auraient pu être ✍ Ce qu'ils ont été ✍ ✍ ✍ ✍

Choisel, champion du 110 m. et du 400 m. haies

Grâce au forfait de Klingelhœfer, Choisel a triomphé dans le 110 m. haies (17 s.) et dans le 400 m. haies (58 s. 4/5).



Moustey, champion du saut à la perche.

En l'absence de Gonder, Moustey a facilement gagné le championnat du saut à la perche, en franchissant 3 m. 20.

DIRE qu'on s'est follement enthousiasmé le 1er juillet, à la Faisanderie, serait peut être exagéré. La réunion eut le calme d'un beau ciel d'été, et si l'intérêt n'en fut pas transcendant, le plaisir de respirer sous les grands arbres valait, à lui seul, le déplacement un peu lointain. Ce fut une jolie promenade à la campagne avec des courses en plus. La grève avait passé par là. Il y avait 143 engagés il y eut 63 partants qui s'efforcèrent de bon cœur de remplacer les cracks absents.

Le niveau des athlètes s'est-il élevé, en 1906 ? Sur 100 mètres, un homme s'est imposé, qui, sans conteste, est plus vite que Malfait, le crack de 1905, cet homme c'est Lesieur. Il a une vitesse de jambes prodigieuse. Qu'il me permette de lui conseiller d'améliorer son style en cherchant à courir en foulée. Il fera plus beau en même temps que plus vite.

Dans les courses de haies 110 mètres et 400 mètres, Choisel, malgré toute sa qualité, devrait baisser pavillon devant Klingelhoefer et Georges Filliâtre.

Le 800 mètres fut l'apanage d'un nouveau, le Bazadais Dubourg dont ce fut la révélation.

Le 1.500 mètres fut, si les chronomètres furent exacts, gagné dans un temps meilleur que l'an dernier. Faut-il en conclure que Poulenard vaut mieux que Soalhat ? Non.

Ne parlons pas du 4.000 mètres steeple où Rax fut déclassé pour une gaminerie incompréhensible. Sauf le gagnant Beau, pas un des concurrents ne savait sauter, et c'était pitié de voir le bon public railler leurs chutes un peu grotesques.

Les résultats du concours furent simplement moyens, à l'exception toutefois du saut en hauteur sans élan où Cazenave battit le record.

S'ils avaient été là, Eynard, Gonder, Jardin et Tison eussent sans trop s'essouffler conservé leur titre.

Mais ils furent pour une fois simples spectateurs et comme les autres champions grévistes applaudirent de bon cœur aux essais de leurs cadets.

Il faut bien laisser un peu de gloire aux autres quand on en a fait soi-même une belle moisson.

Cette journée, si elle ne fut pas sensationnelle, fut amusante, mais nous en aurons d'autres d'un intérêt plus grand. L. DE FLEURAC.

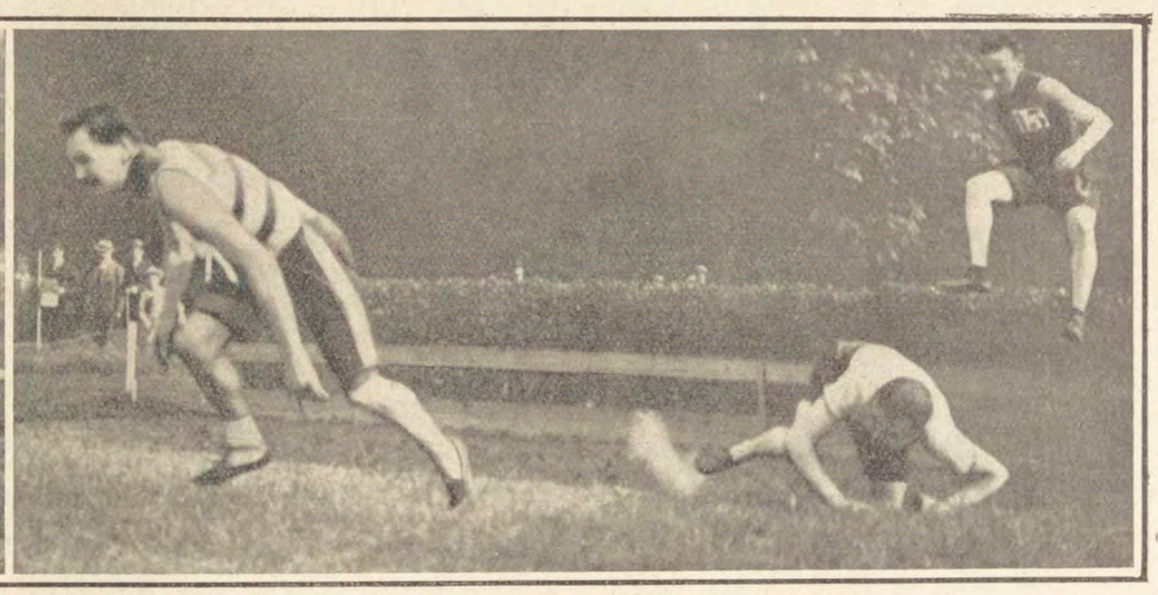
Deloge Renard G. Filliâtre Vasseur Belin du Coteau Soalhat Keyser Jardin

Le coin des « grévistes ».

Les grévistes n'avaient pas manqué de venir assister aux prouesses de ceux qui auraient dû être leurs adversaires. Le champion d'hier, Deloge, détenteur de records français qui n'ont jamais été battus, était présent aussi, car il ne manque pas une réunion athlétique.

L'arrivée du 1.500 m.

Le 1.500 m. a été l'objet d'nne victoire pour Poullenard qui réussit à conserver 6 m. sur Barioz, second (4 m. 12 s. 3/5).



Le passage de la rtvière dans le Steeple.

Le steeple-chase de 4.000 m. a été agrémenté de nombreuses chutes fort divertissantes. Rax ayant été distancé pour avoir évité une haie, le championnat revint à Beau (13 m. 55 s.).

AUTOMOBILE

La Coupe Gordon-Bennett est morte, ou tout au moins, elle est bien malade. Elle aura tout au moins vécu six années. La Coupe Internationale compte à peine trois printemps, et déjà est-elle bien prête du terme fatal. C'est ainsi que les bonnes idées manquent en France et qu'ainsi elles meurent étouffées. Ainsi les enfants n'ont-ils rien de plus pressé, quand ils ont un beau jouet tout neuf, après s'en être amusés quelques instants, que de le casser pour voir ce qu'il y a dedans. En cette double circonstance, je crains bien que les dirigeants du sport automobile ne les aient imités.

L'histoire se répète. La Coupe du M. C. F. recommence la Coupe Bennett. Le Motocycle Club créa en 1904 une coupe à laquelle il convia les nations étrangères. La première année, la coupe resta en France. Ce fut parfait ; la seconde année, elle passa en Autriche. Et d'un commun accord, le Club, les fabricants décidèrent de ne pas l'y poursuivre. Seuls, les Gillet, qui n'avaient pourtant pas couru l'an dernier, acceptèrent d'aller défendre les couleurs françaises.

Malheureusement, ils furent victimes de chutes successives, Lalanne, Faveu, Taveneaux tour à tour durent abandonner. Le premier eut même la rotule cassée : c'est qu'ils ne connaissaient pas ce terrible circuit de Patzau auprès duquel celui d'Auvergne est un véritable billard.

Certes il faut les féliciter pour cette marque de courage. Mais il faut avouer que c'est se montrer bien peu sportif que d'inviter les étrangers à venir courir chez nous pour reculer devant les perspectives d'un déplacement quand il s'agit d'aller courir chez eux. On me fera difficilement croire qu'il y ait plus loin de Paris en Bohême que de Bohême à Paris.

F. A. Wheel.

Le monument de Béconnais, inauguré le 2 juillet.

LE MONUMENT DE BÉCONNAIS

Le 2 juillet, à Labouheyre (Landes), a été inauguré un monument à la mémoire de Béconnais et de son mécanicien Bernard, morts tous deux le 2 juillet 1904, dans le terrible accident d'automobile dont tout le monde se souvient.

UN EXTINCTEUR POUR LES AUTOMOBILES

En Amérique, on vient d'inventer un extincteur, le « New Era », qui permet d'éteindre immédiatement, à une dizaine de mètres, toutes les matières inflammables des automobiles ou des motocyclettes.

Une expérience du nouvel extincteur le « New Era ».

CYCLISME

LES COURSES DE VITESSE

Nous recevons d'un de nos lecteurs la lettre suivante :

« Kramer est reparti en Amérique glaner de nouveaux lauriers. Sa supériorité outre-Atlantique est incontestable et il va tordre à nouveau ses adversaires yankees pour obtenir une fois de plus le titre de champion d'Amérique. Mais le trophée de champion du monde n'est-il pas encore plus glorieux aux yeux d'un crack ? Pourquoi Kramer part-il chaque année juste avant ces épreuves ?

« Il est impossible de supposer que ce soit la crainte d'être battu qui le pousse à agir ainsi. Lorsqu'on a gagné le Grand Prix de Paris, on est capable de remporter le championnat du Monde, celui-ci n'étant qu'une réédition de celui-là, les mêmes coureurs luttant pour la première place, leur forme se trouvant sensiblement la même. Est-ce par pur chauvinisme qu'il retourne toujours dans son pays pour courir les championnats d'Amérique ? N'éprouvera-t-il jamais le désir de disputer la plus grande épreuve de l'année et de s'y rencontrer avec les Poulain, les Friol, ces deux hommes qui sont ses égaux, avec cette différence qu'ils sont peut-être un peu moins tacticiens, quoique Poulain...? Et s'il parvient à s'y résoudre un jour, peut-être sera-t-il trop tard ! »

Delannoy.

Le défilé des pompiers cyclistes d'Amiens aux Tuileries (1er juillet).

LES POMPIERS CYCLISTES

Au concours des pompiers donné le 1er juillet, aux Tuileries, les manœuvres de la compagnie des pompiers cyclistes d'Amiens ont suscité un vif intérêt. La rapidité des exercices, l'adresse et l'agilité de ces hommes courageux remportèrent un réel succès.

DARRAGON CHAMPION DE FRANCE

Au Vélodrome du Parc des Princes s'est disputé, le 1er juillet, le championnat de France des 100 kilomètres. Ce fut Darragon qui en sortit vainqueur. Il marcha fort bien et eût pu mieux faire s'il s'était senti talonné par ses adversaires. Quoi qu'il en soit, son temps est le meilleur depuis la création de cette course qui remonte à 1885. Il finit premier, en 1 h. 14 m. 57 s., devant Dussot, a 5 tours, Bouhours, Parent, Rugère, Gombault et Lautier.

Darragon, le nouveau champion de France des 100 kilomètres.

RÉSULTATS TECHNIQUES

(Du 1er au 6 Juillet)

CYCLISME

Dimanche 1er juillet.

Parc des Princes. — *Championnat de France des 100 kilom.* : 1. Darragon, en 1 h. 14 m 57 s. 2/5 ; 2. Dussot, à 6 tours ; 3. Bouhours, à 16 tours ; 4. Parent, a 16 tours ; 5. Rugère, à 26 tours ; 6. Gombault, loin ; 7. Lautier (abandonné).

Tours. — *Match à 3* : 1. Poulain ; 2. Van den Born ; 3. Thuau.

Steglitz. — *Grand Prix* : 1. Ellegaard ; 2. Friol ; 3. Kramer ; 4. Peter.

Le Tour de France : 1re étape : 1. Emile Georget ; 2. Passerieu ; 3. Trousselier ; 4. Pottier ; 5. Petit-Breton, etc.

2e étape : 1. Pottier ; 2. Petit-Breton ; 3. Decaup, etc.

ATHLÉTISME

Dimanche 1er juillet.

Championnats de France. — 110 m haies : Choisel ; *Disque* : Vasseur. *1.500 m.* : Poullenard. *400 m.* : Lesieur. *800 m* : Dubourg *100 m.* : Lesieur *Saut en longueur avec élan* : Campana. *Saut à la perche* : Moustey. *4.000 m. Steeple* : Beau. *4.000 m. haies* : Choisel. *Saut en longueur sans élan* : Dacosta. *Saut en hauteur avec élan* : Papot *Poids* : Gouvert *Saut en hauteur avec élan* : Cazenave.

HIPPISME

Dimanche 1er juillet.

Auteuil. — *Prix d'Essai* (haies 2.800 m.) : 1. Polichinelle II, à M. Millo (Parfrement) ; 2. L'Enfer ; 3. Murano. (11 partants.)

Prix de Saint-Sauveur (Steeple, 4 500 m.) : 1. Grutli, au Comte de Cherisey (Mitchell) ; 2. Roi de Rome. (3 partants.)

Prix Général O'Connor (Steeple militaire, 4.000 m.) : 1 Duc d'Azay, au capitaine Nivière (M. du Peuty) ; 2. Le Docteur ; 3. Quinconce II. (13 partants.)

Mardi 3 juillet.

Compiègne. — *Grand Prix de Compiègne* (2.400 m.) : 1. Moucheron, à M. J. Prat (Bellhouse) ; 2. Zig Zag ; 3. Hérode II. (7 partants.)

Mercredi 4 juillet.

Newmarket. — *Princess of Wales Stakes* (250.000 fr., 2.600 m.) : 1. Dinneford (Madden) ; 2 Llangibby (B. Dillon) ; 3. Saint Amand (K. Cannon).

Jeudi 5 juillet.

Maisons-Laffitte. — *Prix Fille de l'Air* (2.600 m.) : 1. Punta Gorda, à M. J. Lieux (Parfrement) ; 2. Niche ; 3. Eliane (5 partants).

LE GUIDE MICHELIN 1906

L'édition 1906 du *Guide Michelin* pour la France vient de paraître.

Ce Guide renferme les renseignements suivants.

Stocks Michelin (but, composition, liste des dépositaires). — Instruction sur l'emploi des Pneus (montage, démontage, réparations). — Plans détaillés des villes principales. — Curiosités. — Distances aux localités voisines. — Etat des routes (routes pittoresques, pavées ou ennuyeuses). — Excursions. — Hôtels (prix et aménagements). — Mécaniciens. — Douanes (formalités, tableau des bureaux). — Circulation des autos (lois et règlement sur la). — Les Pannes (leurs causes, leurs remèdes), etc., etc.

Le *Guide Michelin*, tiré à 60.000 exemplaires, est offert gratuitement en France. A l'étranger il est vendu 1 franc (franco 1 fr. 60). Pour le recevoir franco à domicile, adresser 0 fr. 60 en timbres-poste à Michelin-Guide, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

PETITE CORRESPONDANCE

Morrow. — 1. Merci de vos conseils. Nous craignons de faire double emploi avec les quotidiens. 2. Les incidents de course sont encore plus intéressants que le portrait des vainqueurs, d'ailleurs nous donnons toujours le portrait des gagnants.

Elie Froment. — La Petite Correspondance est ouverte à tous les lecteurs sans distinction d'abonnés ou de non abonnés.

J. C., Villefranche. — La gymnastique suédoise, qui ne nécessite aucun instrument est le moyen le plus sûr et le plus économique de parvenir à ce but.

ATHLÉTISME

LE SOUCI DE L'HYGIÈNE

Il est incontestable que la pratique des sports athlétiques nous apprend à nous laver. C'est une bonne habitude que nous avions délaissée depuis quelques siècles. Les Anglais nous ont aidé à la reprendre ; rien que pour ce service nous leur devions bien l'entente cordiale.

N'exagérons pas cependant notre contentement ; nous sommes encore loin d'avoir retrouvé la véritable formule. Nous ne paraissons pas nous représenter clairement que l'hydrothérapie doit être la base d'une culture physique par l'athlétisme. Le bénéfice de l'exercice en plein air ne saurait pourtant être vaste et complet que si l'on observe les préceptes de l'hygiène, dont l'hydrothérapie est le plus important élément.

Or, la course à pied nous semble être le seul sport dont nous sachions vraiment tirer parti. L'installation des vestiaires des grands Clubs permet aux coureurs de s'entraîner dans toutes les conditions de confort. Pourquoi dans ces mêmes clubs, et à plus forte raison dans les moins favorisés, la pratique des autres sports athlétiques est-elle si imprudemment oublieuse des plus simples prescriptions de l'hygiène ? Quel avantage attend-on d'un exercice violent qu'on fait suivre d'un repos complet sans aucune transition ?

Fernand Bidault.

Le Rowing-Club Castillonnais, gagnant le Prix de la Marine et de la République. (Bordeaux, 1er juillet.)

LES RÉGATES DE BORDEAUX

Bordeaux vient d'être le théâtre de régates fort intéressantes. Le dimanche 1er juillet, les meilleures équipes de la région et d'Espagne s'y mesuraient. Le match franco-espagnol revint à la S. N. Bordelaise et le Rowing Club Castillonnais gagna le Prix de la Marine et de la République.

LE CHAMPION DE FRANCE DES 100 m. ET DES 400 m.

Lesieur, du Stade Français, est l'un de nos meilleurs coureurs de vitesse. De tous les championnats disputés le 1er juillet, celui qui fut gagné avec le plus d'aisance est celui des 100 mètres, où Lesieur précédait le second de 2 m. 50 dans le temps excellent de 11 s. 1/5 ; il triomphait également de loin dans le 400 m., en 52 s. 3/5.

Lesieur, champion de France des 100 mètres et des 400 mètres.

HIPPISME

LES STEEPLE-CHASES MILITAIRES

Les 17 partants qu'avait réunis le Prix Général O'Connor, à Auteuil, montrent bien le succès qu'obtiennent encore sur son hippodrome, les steeple-chases militaires.

Et cependant, que de difficultés éprouvent nos officiers à préparer leurs chevaux à de semblables épreuves ! Aucun entraînement n'est aussi irrégulier. Certes, le cheval travaille tous les jours, mais à des heures très différentes. Rarement le matin, quelquefois uniquement le dimanche, car l'époque des courses coïncide avec la reprise des exercices sur le terrain de manœuvres et l'instruction des hommes passe avant la préparation des steeple-chasers. L'officier est donc obligé de monter sa bête l'apres-midi, à l'heure où le soleil est le plus chaud et où le terrain desséché est devenu mauvais pour les pieds du pur sang.

Et sur quelles pistes le cheval est-il parfois galopé ! Quand il en existe, car nombre de garnisons en sont totalement dépourvues, et c'est sur la route qu'a lieu le travail.

Un jour, c'est un service en campagne, une manœuvre quelconque qui tiendra le régiment dehors pendant la journée entière. Impossibilité pour l'officier de monter son cheval. Si l'ordonnance n'a pas suivi son maître, c'est à lui que la bête sera confiée. Sinon, un homme quelconque restant au quartier la promène, car il ne faut pas qu'elle reste une journée à l'écurie, mais dans les deux cas, quel mauvais travail lui donnera le malheureux cavalier qui, malgré les recommandations, péchera toujours par ignorance ou par insouciance ! Paul Mégnin.

L'Enfer Polichinelle II

L'arrivée du Prix d'Essai. (Auteuil, 1er juillet.)

LE PRIX D'ESSAI

Le 1er juillet, à Auteuil, a été couru le Prix d'Essai, réservé aux poulains et pouliches de 3 ans. Cette course assez importante est revenue à Polichinelle II, à M. R. Mills, monté par Parfrement, précédant d'une longueur l'Enfer, à M. Pfizer, monté par E. Flint.

LES CONCOURS HIPPIQUES DE PROVINCE

Le mois dernier, les Roubaisiens ont assisté pendant quelques jours aux exploits de cavaliers émérites qui, pour la plupart, étaient officiers dans les régiments de cavalerie de la région.

Lesieur, champion de France des 100 mètres et des 400 mètres.

Un saut dans le Prix des Habits-Rouges (Roubaix, 17 juin).

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

IX (*Suite*) *

LE 1.500 MÈTRES

La course de 1.500 mètres demande beaucoup de travail, afin d'acquérir du souffle et de la vigueur ⌀ L'entraînement consiste à faire des parcours moindres à un train plus rapide que celui employé dans le 1.500 mètres ⌀ L'athlète apprendra ainsi à allonger sa foulée.

Je ne puis croire que c'est par suite d'une simple coïncidence que C. J. Kilpatrick, recordman du monde du demi-mille, Hayes, de l'Université de Michigan, et moi-même, tous trois champions d'Amérique, sans parler de quantité d'autres excellents athlètes, ayons eu des ancêtres communs et possédons par conséquent le même sang dans les veines. Je ne le crois pas, surtout quand je constate que tous ces hommes ont eu du fond. De même, il est difficile de voir un simple hasard dans ce fait que M. Gunn, de Buffalo (Etats-Unis), deux fois champion général d'athlétisme (all round) pour l'Amérique, s'est découvert une parenté avec M. Gunn, le spécialiste bien connu de l'Université de Pensylvanie, lequel cependant est né en Nouvelle-Zélande. L'étude de tels problèmes nous entraînerait hors du cadre de cette étude ; mais, sans en sortir, il est permis d'avancer que, tout comme tel étalon lègue à sa descendance du fond et tel autre de la vitesse, les coureurs bénéficiant d'un certain sang, d'un certain influx nerveux seront doués de plus de résistance que d'autres coureurs construits en apparence sur le même modèle.

L'entraînement Le coureur qui s'entraîne pour 1.500 mètres doit varier son travail. Ainsi que je l'ai dit, il courra beaucoup afin d'acquérir le souffle et la vigueur musculaire. Mais, s'il se contentait de couvrir la distance tous les jours, il deviendrait capable d'effectuer facilement un 1.500 mètres sans être pour cela en état de gagner une course. Pour gagner il faut aller vite et pour aller vite, le secret consiste à s'entraîner sur des distances moindres à un train plus rapide. Le coureur de 1.500 mètres abattra donc des parcours de 1.000 mètres à grande allure. Ce travail n'aura pas pour seul résultat d'augmenter la vitesse de l'athlète : il aura aussi pour effet d'allonger sa foulée, ce qui est très important. Notre apprenti stayer courra également 400 mètres, il ne dédaignera pas non plus de sprinter un peu. Un très bon entraînement pour développer à la fois le fond et la vitesse, consiste à couvrir 1.200 mètres à grande allure, les 300 derniers mètres étant effectués doucement. Ce procédé donne du train sans occasionner une grande fatigue, en quoi il est précieux; car nous ne saurions trop le répéter, quelle que soit la distance, le travail ne doit jamais être poussé jusqu'à l'épuisement. Quittez la piste un peu las, mais pas trop. Vous accumulerez ainsi de l'énergie en vue de l'épreuve publique : ce jour-là, le coureur qui rentre au vestiaire battu et frais n'a pas sujet d'être fier de lui.

Le style L'allure d'un bon coureur de 1.500 mètres ressemble au fonctionnement harmonieux d'une machine bien montée. Les jambes et les bras, le cœur et les poumons accomplissent leur tâche à l'unisson, suivant un rythme bien réglé. Ainsi la dépense de force est réduite. Recherchez donc la cadence, la foulée longue et uniforme. Sans doute, il a existé des hommes de valeur dont l'allure manquait de symétrie; mais les plus grands stayers ont montré un style parfait et cette constatation suffit pour que tous les coureurs aient à cœur de soigner cette partie de leur entraînement.

La science du train Voilà déjà pour le coureur de 1.500 mètres un joli lot d'avantages à rechercher. Il en est un autre cependant, dont je n'ai pas encore parlé, qui joue un rôle capital dans cette épreuve et dans toutes les courses de longue distance : c'est la science du train. Cette connaissance est bien nécessaire au stayer ; elle a fait gagner beaucoup de courses, faute de la posséder, des athlètes excellents ont été battus par des hommes qui leur étaient inférieurs. Il est facile de comprendre, en effet, que si le coureur n'a pas la notion exacte du train dont il est capable sur la distance qu'il court, ou bien il ira trop vite pour ses forces et n'arrivera pas au but, ou bien, il s'attardera en chemin, et c'est un autre qui gagnera le prix. Lorsque vous aurez acquis du fond puis une allure vive et correcte, vous vous attacherez donc à calculer la rapidité de votre train. Il n'y a qu'un moyen de mener à bien cette étude. C'est, durant qu'on s'entraîne, d'être assisté d'un ami qui vous communique votre temps tour par tour, en l'énonçant à haute voix, quand vous passez devant lui. Après un certain nombre d'expériences, on arrive à se faire une idée assez précise de la vitesse à laquelle on avance. Par suite, le jour de la réunion, il est possible d'adapter à la distance que l'on court le train le plus convenable.

Voici une question qui est souvent agitée : quelle est la meilleure manière de courir le 1.500 mètres ? On peut dire cependant qu'il est préférable d'abattre la première moitié du parcours plus rapidement que la seconde. (*A suivre.*)

Geo W. Orton.

Trad. et adapté par Raoul Fabens.

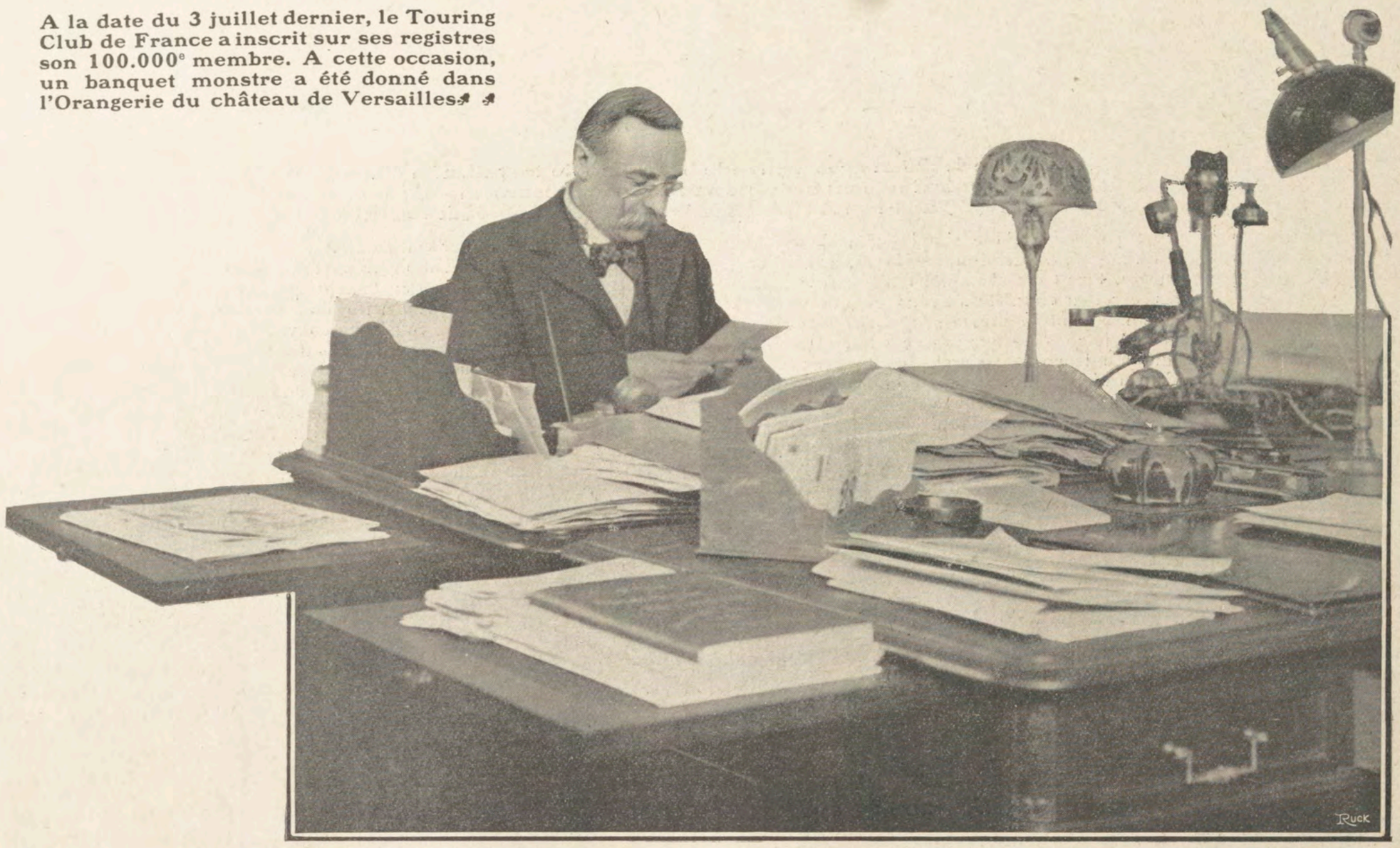
Le départ d'un 1.500 mètres.

Les six hommes, en ligne, attendent le coup de pistolet. Chacun d'eux a pris la position qui lui convient le mieux. Le coureur le plus éloigné de la corde use du Collège Start employé dans les courses de vitesse, bien qu'il s'élance ici pour effectuer un mille. Sans doute veut-il réparer dès les premières foulées le désavantage de sa place au départ.

* Voir les nos 398 à 405.

LES 100.000 MEMBRES DU T. C. F.

A la date du 3 juillet dernier, le Touring Club de France a inscrit sur ses registres son 100.000e membre. A cette occasion, un banquet monstre a été donné dans l'Orangerie du château de Versailles.



M. Abel Ballif, président du T. C. F.,
dans son cabinet de travail, qui fut autrefois la salle de billard de l'hôtel Humbert.

En décembre 1890, le Touring Club de France donnait, dans la salle d'un restaurant de l'avenue de la Grande-Armée, son premier banquet. Vingt sociétaires environ se pressaient autour de la table fleurie, à laquelle aucune personnalité officielle n'avait pris place. La presse elle-même n'avait pas daigné se déranger, et je me souviens encore de notre déconvenue en constatant que le fameux Jean Sans Terre, qui s'était fait dans le *Petit Journal* l'apôtre de la bicyclette, n'avait pas répondu à notre invitation et n'avait même pas envoyé à sa place son fidèle disciple de Perrodil.

Il est vrai qu'à cette époque le T.C.F. comptait 436 membres

Dimanche dernier, mille convives, — et si l'on eût pu en reculer les murs, il en fût venu le double — prenaient place dans la salle de l'Orangerie de Versailles, pour fêter l'inscription sur les registres de leur 100.000e camarade. Celui qui présidait la cérémonie est le même qui, pendant sept années, avait présidé aux destinées de la France, et auprès de lui avait pris place le ministre de qui dépendent les routes de France, M. Barthou, ministre des travaux publics.

Quel chemin parcouru en vingt années! Au début, l'idéal, qui semblait combien lointain, était d'atteindre le chiffre du Cyclist's Touring Club d'Angleterre, qui comptait alors 22.000 membres.

On mit cinq ans pour y arriver. Il n'en fallut que le double pour le quadrupler et arriver au fatidique sixième chiffre.

A vrai dire, il n'y a pas de cent millième membre; personne ne peut se flatter de ce titre. Le 30 juin, il y avait 999.942 inscrits. Les journées du 1er et du 2 juillet apportèrent 80 nouveaux adhérents qui furent inscrits dans l'ordre alphabétique. Il y eut eut d'autre part des démissions et des décès inévitables sur un nombre aussi grand de sociétaires. Les 100.000 furent donc dépassés, sans qu'on pût dire exactement à quel moment précis ils avaient été atteints.

Ce n'est pas du reste le chiffre 100.000 qu'eût porté sur sa carte le cent millième sociétaire. Depuis longtemps ce chiffre a été dépassé.

Voici donc le Touring Club en marche vers la deuxième centaine, car il compte bien ne pas s'arrêter là. Depuis qu'élargissant son cadre, il est devenu le défenseur non plus seulement du tourisme cycliste, mais du tourisme sans épithète, la matière assimilable s'est singulièrement augmentée. Que ce soit en automobile, à pied, à cheval, en voiture, ou même en chemin de fer, tous ceux qui voyagent ont intérêt à le faire sous l'égide du T.C.F. N'en retireraient-ils pas un bénéfice immédiat, qu'ils profiteraient de l'œuvre de vulgarisation, de salubrité, d'hygiène physique et morale que le Touring Club a entreprise et qui restera son plus beau titre de gloire.

M. V.

M. Max Vincent, vice-président du T. C. F.,
Président du Comité de Contentieux.

Le Docteur Just Championnière, président d'honneur du T. C. F.

LE TOUR DE FRANCE

Avec les coureurs sur le parcours de leur première étape : Paris-Lille.

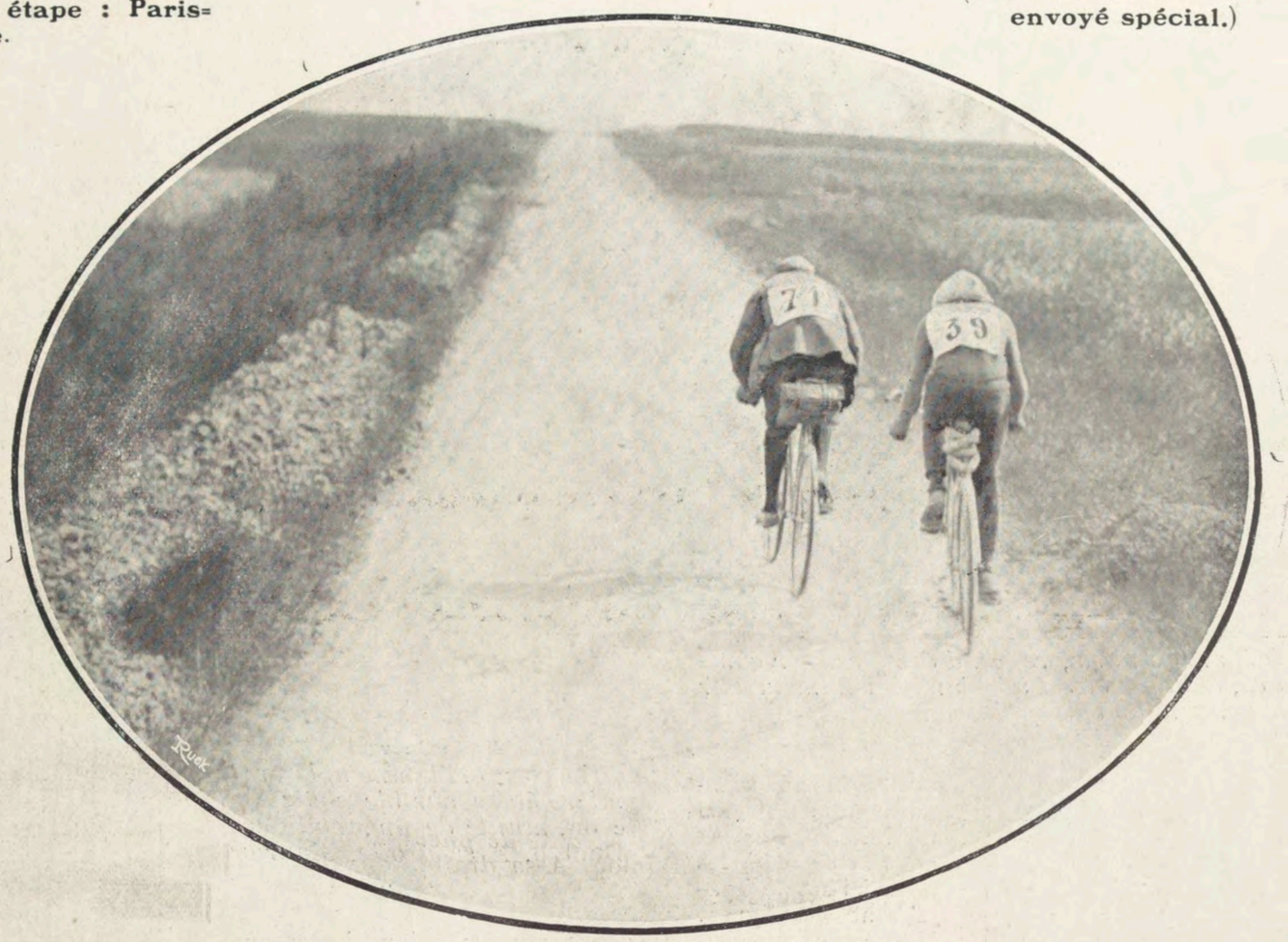
(**Photographies de notre envoyé spécial.**)

Première lettre de notre envoyé spécial Victor Breyer :

Lille 5 juillet.

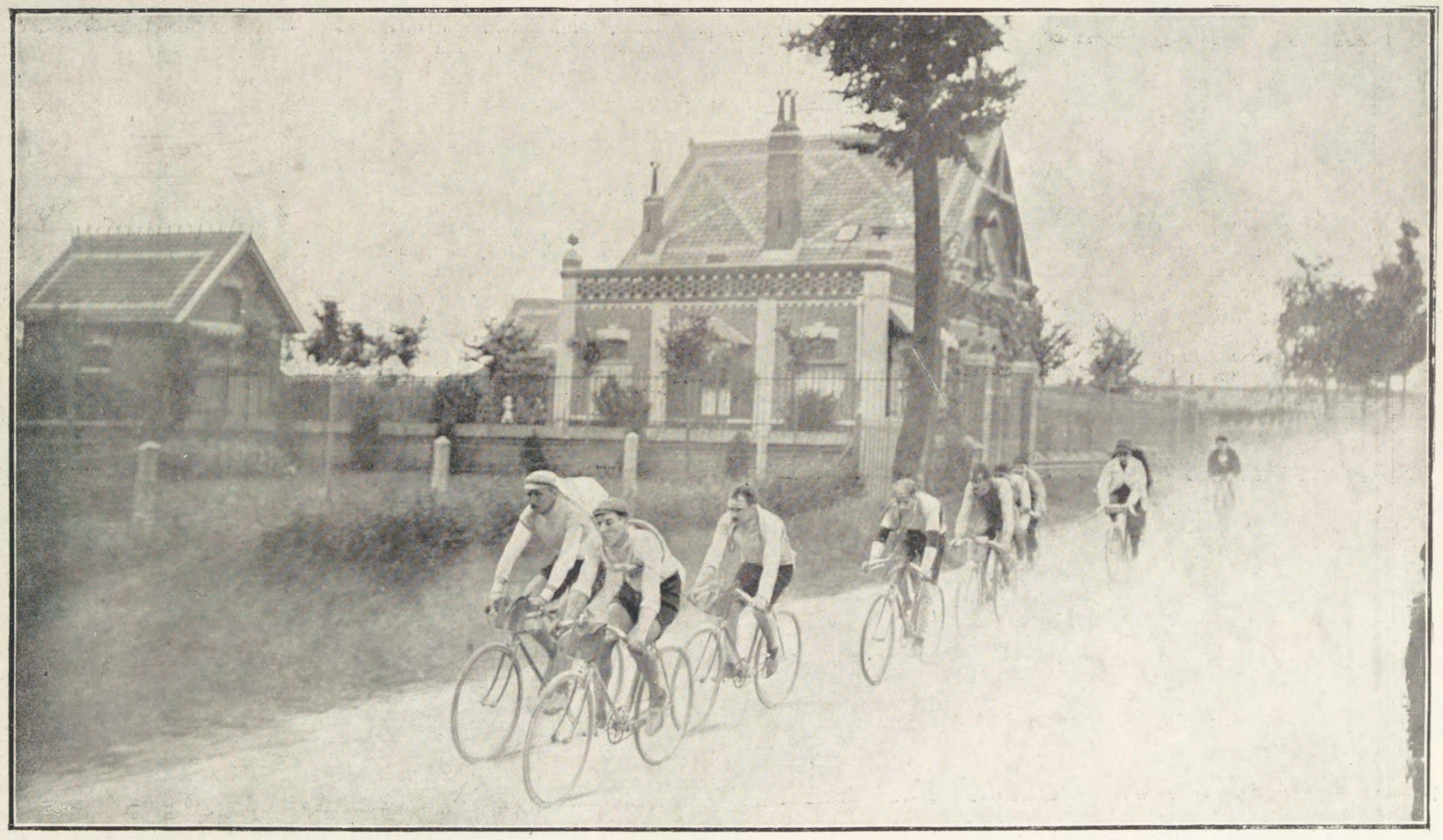
QUAND on songe que nous voici à Lille, au bout d'un itinéraire qui constitue une des courses sur route les plus importantes de l'année, et que les concurrents du Tour de France n'ont même pas couvert la cinquantième partie de leur itinéraire, on apprécie vraiment le caractère gigantesque de l'épreuve qui va, trois semaines durant, accaparer toutes les attentions sportives. Et je vous assure que même la perspective de boucler l'interminable circuit comme je vais le faire, confortablement installé sur le siège d'une automobile, vous paraît constituer une tâche suffisamment lourde, surtout quand elle se double d'obligations professionnelles comme celles dont je suis redevable à l'*Auto* et à la *Vie au Grand Air*.

Vous supposez bien que je n'ai point l'intention de tenter ici rien qui puisse ressembler à un compte rendu de l'épreuve. Cela serait sortir du cadre de ce journal, et je crois plus intéressant de glaner au hasard de mon carnet de route et sans classification aucune, quelques unes de mes impressions. Pour l'instant, et en attendant les luttes plus sévères auxquelles doivent donner lieu les autres étapes, il s'agit uniquement de la première bataille, dont l'entreprenant Simons, juché sur la rapide voiture pilotée de main de maître par Duray, a fixé sur la plaque photographique les épisodes principaux. L'enthousiasme sur la route fut grand et fait bien augurer de ce qui va suivre,



Deux isolés : Samson et Wattelier jeune, dans la côte de Clermont.

Quand on se trouve ainsi abandonné à ses propres forces, au milieu de la campagne déserte et nue, il faut avoir le cœur bien attaché, pour ne pas abandonner la course.



(Plaques Lumière.)

Le peloton de tête sur la route de Lens.

Les entraîneurs sont restés à Amiens; les coureurs se sont répartis en plusieurs pelotons et se mènent tour à tour le train. Dans le premier groupe figurent Decaup, Passerieu, Trousselier, Pottier, Georget, etc.

Published on July 14 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

LE TOUR DE F

(Texte et photog

A Bunlalo, avant le départ.

Trousselier, avant le départ de Paris, reprend des forces en compagnie de Gougoltz qui, quoique blessé à la jambe, l'emmena sur la route pendant de longs kilomètres.

Emile Georget

qui gagna brillamment la première étape, sur bicyclette Alcyon, *munie de pneumatiques* Dunlop. *A sa droite, Maurice Garin.*

étant donné l'exubérance des sportsmen méridionaux dont nous serons déjà les hôtes à l'heure où paraîtront ces lignes.

Nous avons vu des villes entières rangées au long des rues ou des routes et applaudissant à tout rompre les « gars » qui, sur leur frêle mécannique d'acier, vont cercler tout autour du pays.

A Montdidier et à Albert, par exemple, je crois bien que seuls les paralytiques ou les infirmes étaient restés chez eux. Fait typique : dans la première de ces deux villes, les principales usines, maisons de commerce avaient donné campo à leur personnel; dans la seconde, celui d'une importante manufacture auquel la direction avait refusé cette faveur, déserta en masse les ateliers à l'heure prévue pour le passage des coureurs.

Cette enthousiaste curiosité s'explique par le fait que nous traversions là une région à peu près neuve et jusqu'ici déshéritée sous le rapport des courses cyclistes sur route.

De Pontoiseà Lille, les organisateurs, obéissant à l'idée de diffusion sportive qui est la raison d'être d'une épreuve semblable, avaient abandonné le tracé classique qui met chaque printemps les routiers en présence, de Paris à Roubaix. On voit qu'ils n'ont pas eu à s'en repentir.

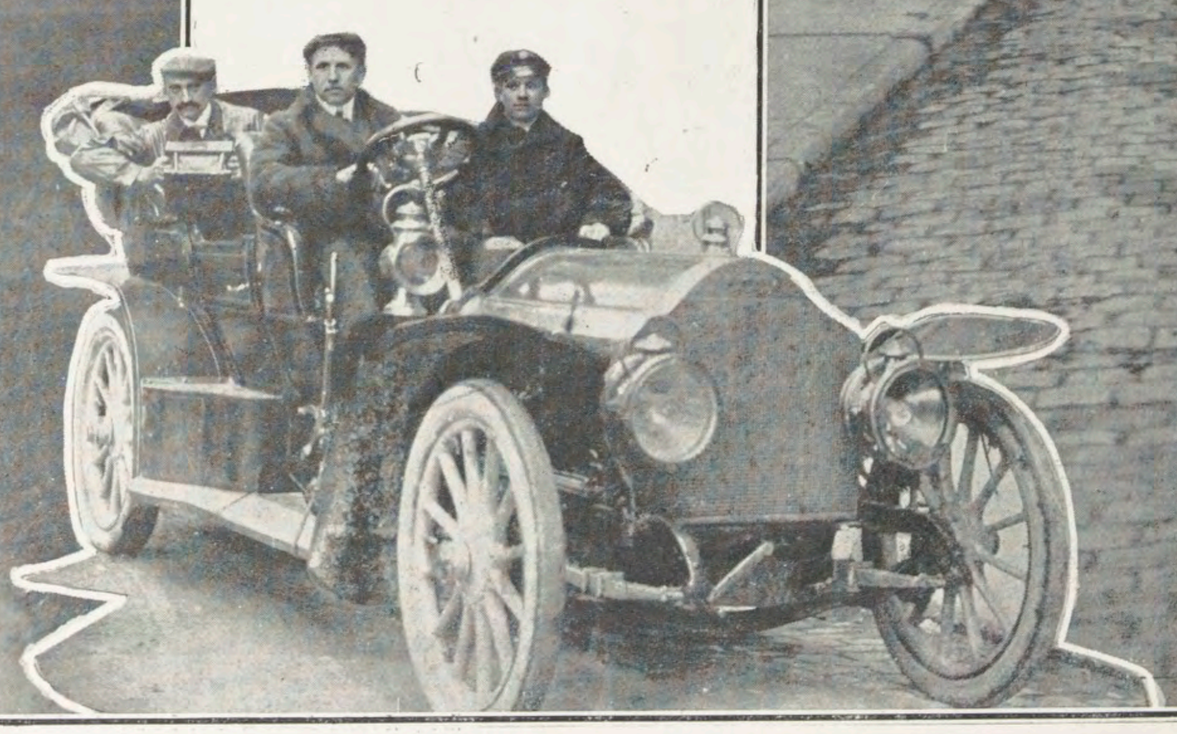
VICTOR BREYER.

Wattelier à Amiens.

Emile Wattelier finit 18e à la première étape, mais parvint à regagner neuf places à la seconde.

Trousselier dans la côte de Clermont.

Lâché par ses adversaires, Trousselier parvint à les rejoindre et à finir 3e dans la première étape, à une longueur de Georget.



La 40-HP Lorraine-Diétrich de la *Vie au Grand Air*.

La maison Lorraine-Diétrich a mis à la disposition de la Vie au Grand Air, *pour suivre le Tour de France, une superbe 40-HP que menait lui-même l'excellent conducteur Duray.*

A Montdidier, une cô... breux lâchages et per... saires moins a...

FRANCE (Suite)

(...es de nos envoyés spéciaux.)

La traversée de Montdidier.

...ère dure, un pavé terrible, provoquèrent de nom-...ient aux hommes de classe d'éliminer leurs adver-...urris aux fatigues d'une course aussi dure.

L'arrivée à Lille.

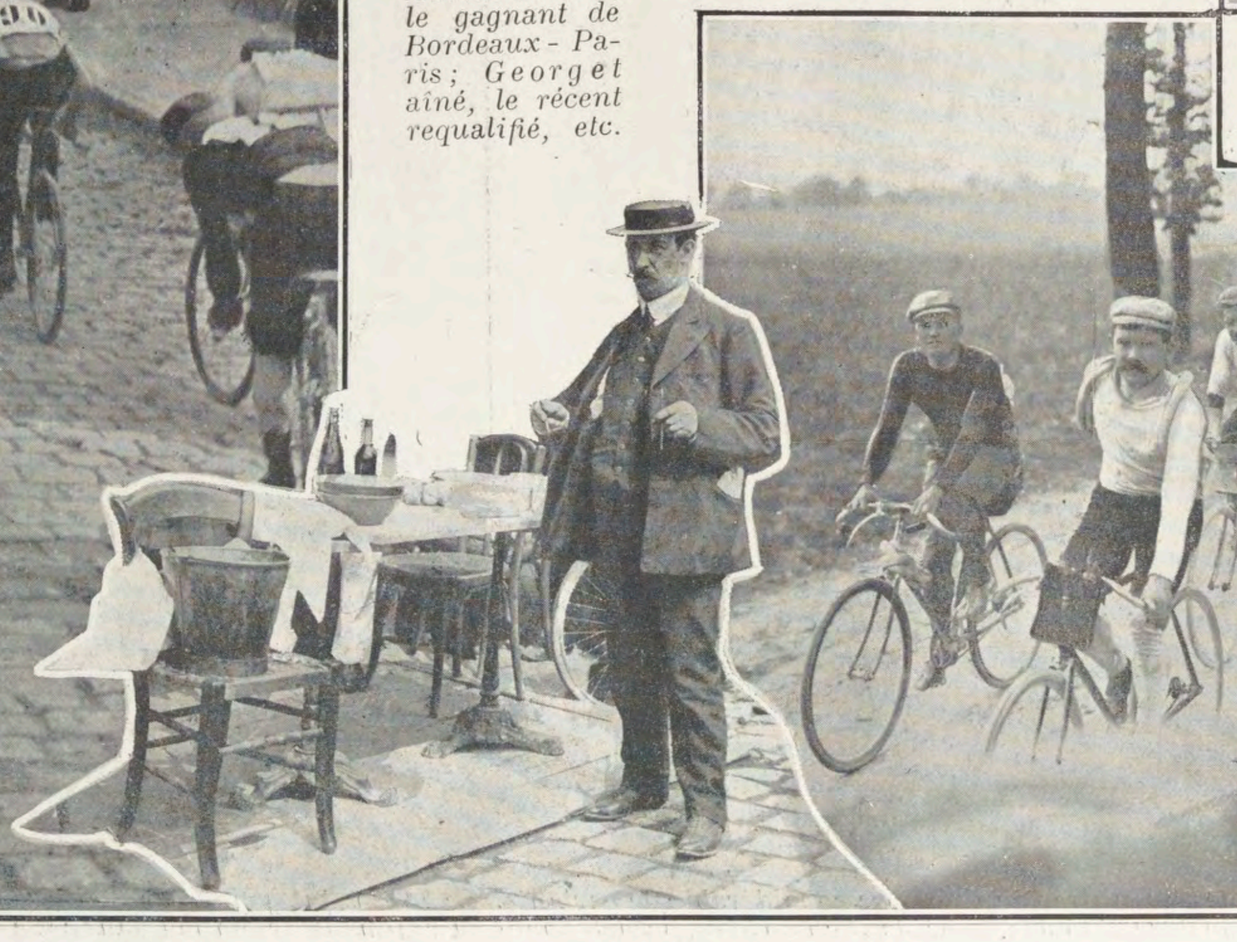
E. Georget (sur Alcyon, *pneus* Dunlop*) parvint à prendre une demi-longueur à Passerieu (sur* Peugeot*), devant Trousselier (sur* Peugeot*), suivi de près par Pottier (sur* Peugeot*). Ils précédaient Petit-Breton, 1er des machines poinçonnées ; Marcel Cadolle, le gagnant de Bordeaux-Paris ; Georget aîné, le récent requalifié, etc.*

Près d'Albert.

Le peloton de tête : Aucouturier (18), Cadolle (17), Trousselier (49), Passerieu (50), E. Georget (27), Georget aîné (62), Pottier (48). Aucouturier, souffrant de coliques, n'a pu conserver longtemps le contact.

Passerieu.

L'ex-amateur fournit une si brillante course, dans la première étape, qu'il est devenu un des favoris.



Le manager fidèle.

Calais, à Amiens, muni de deux porte-plume, attend ses poulains, parmi eux Petit-Breton.

Avant la côte de Beaucourt. (Plaques Lumière.)

Aucouturier plaisante avec Trousselier et Cadolle. Aucun d'eux ne semble se ressentir de la fatigue de la route.

Les Grands Prix du Racing-Club et les Championnats Militaires

Keyser, gagnant de la Coupe Campbell Wood.

Keyser (Ecole d'Electricité), a gagné le 1.000 m. interscolaires en égalant le record de Deloge, 2 m. 36 s. 4/5.

L'arrivée du Prix du Comité.

Ce handicap sur 100 m. est revenu à Sandré (6.50), devant Belin du Coteau (1.50) et Perrier (3).

Le Prix des Dames.

Handicap 400 m., gagné par Boudreaux (26), devant Lafarie (18).

Salomez dans le Grand Steeple.

Salomez (45), s'est classé 3e, derrière Filiâtre (scr.) et Chavez (10).

Soalhat, gagnant du Grand Prix de Paris.

En gagnant cette épreuve en 2 m. 36 s. 3/5, Soalhat a battu de 1/5 de seconde le record de Deloge.

1. Après le départ du 400 m. Toutes les courses réunirent un nombre considérable de partants. Le 400 m. fut gagné par Steiner en 53 s. 2/10. — 2. Le dernier tournant du 1.500 m., Gustave Thomas, le brillant champion, actuellement au régiment, triompha dans cette épreuve en 4 m. 19 s. 6/10. — 3. L'arrivée du 110 m. haies. Cette épreuve, très bien menée, revint à Thubet, en 17 s.— 4. Le championnat du saut en hauteur sans élan fut gagné par Dubois, qui égala le record de France avec 1 m. 40.

Dimanche dernier, en même temps que se couraient au Racing-Club les Grands Prix, ont été donnés sur le terrain du Stade, à la Faisanderie, les championnats militaires d'athlétisme. 352 soldats envoyés par tous les régiments de France y participèrent et permirent au public d'assister à d'honorables performances.

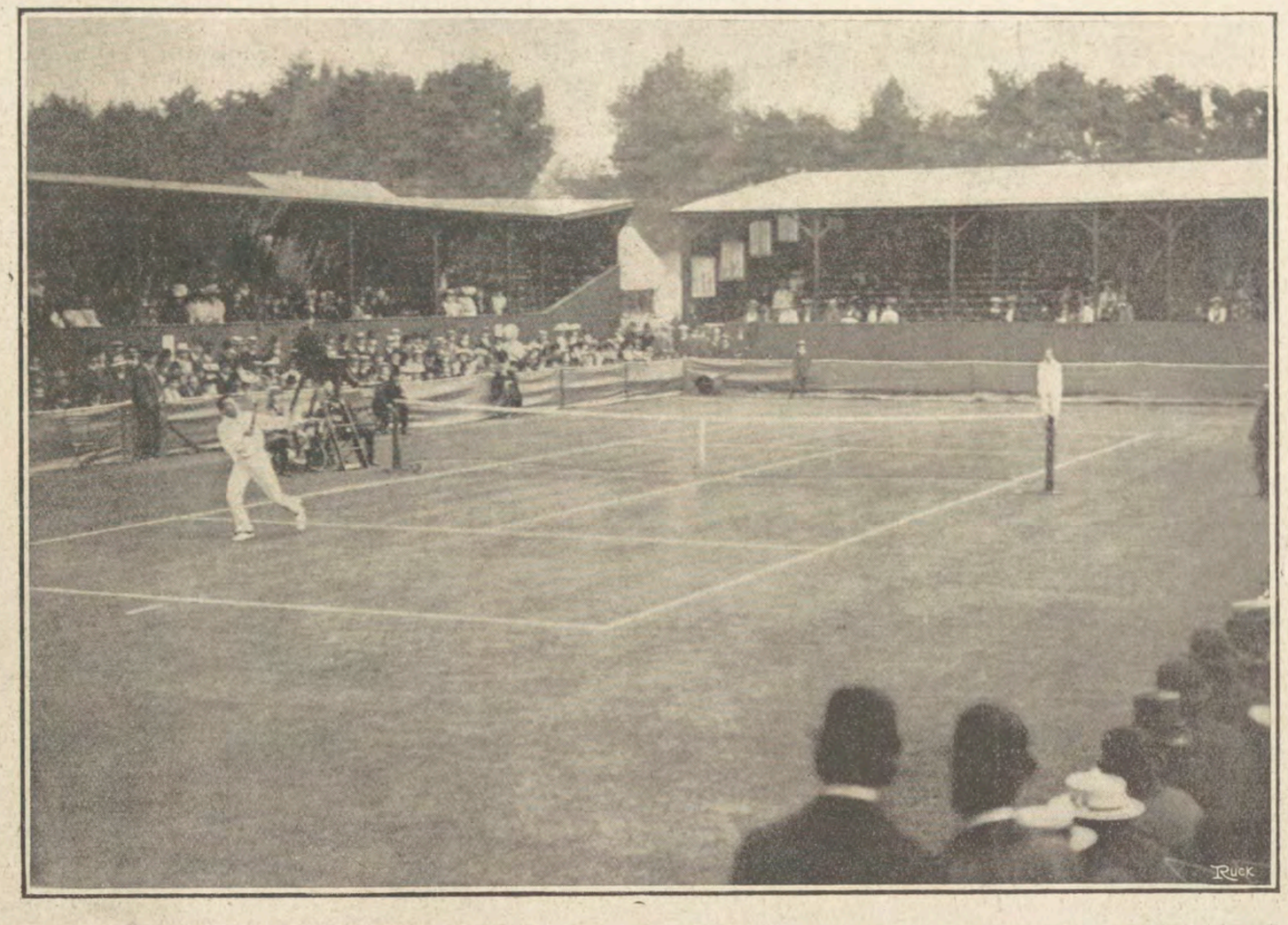
Published on July 14 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

LA COUPE DAVIS

La Coupe Davis, la plus importante épreuve internationale de lawn-tennis, s'est disputée à Wimbledon. L'Angleterre a triomphé, dans la finale, des Etats-Unis. La France s'était abstenue

La Coupe Davis, la plus célèbre des épreuves annuelles de lawn-tennis disputées en Angleterre, vient de se jouer sur les magnifiques courts du All England Lawn-Tennis Club, à Wimbledon. Ce fut un tournoi très animé, comme toujours, et dont l'ensemble fut des plus brillants.

L'intérêt de cette manifestation d'athlétisme était surtout, comme il arrive chaque année, dans la lutte des représentants de l'Angleterre et de ceux des Etats-Unis. Pour la quatrième fois, l'Angleterre a gagné la Coupe Davis, malgré une résistance acharnée des Américains. C'est aux merveilleux joueurs que sont les frères Doherty que l'Angleterre doit, une fois de plus, cet honneur. Ils ont remporté, avec leur virtuosité des grands jours, les deux finales, celle du simple et celle du double. Et les spectateurs de Wimbledon eurent là l'occasion d'applaudir des parties dont ils pourront quelque temps garder le souvenir.



Le match en simple pour la Coupe Davis, entre H.-L. Doherty (Angl.) et Holcombe Ward (Am.).
Doherty battit son adversaire avec une grande netteté, mais en employant toute sa science.

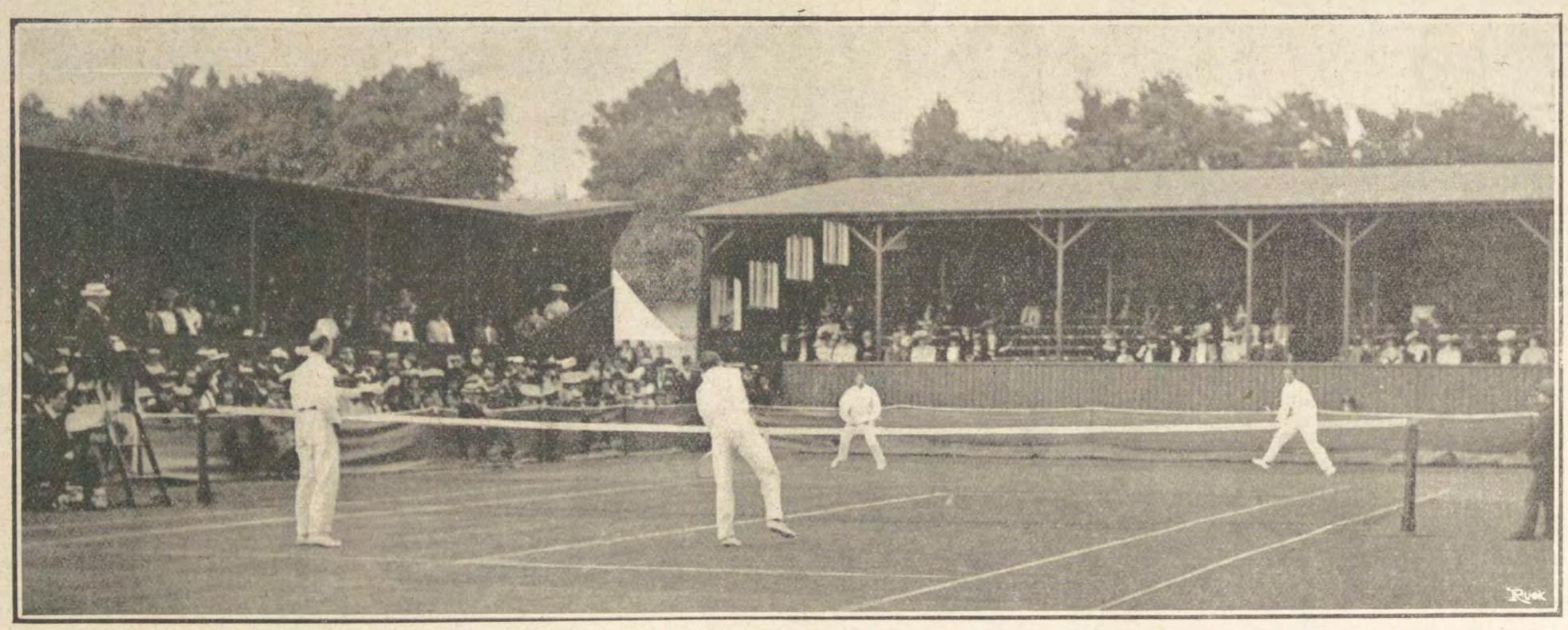
Le spectacle Les dispositions avaient, du reste, été prises pour permettre à une galerie nombreuse de suivre les péripéties des différents matches. L'organisation avait été quelque peu critiquée, les années précédentes. Il est évident qu'une foule ne saurait s'intéresser aux péripéties d'un tournoi de tennis si l'on ne fait pas autre chose pour elle que de lui permettre l'accès des courts où il se dispute. Le public, relativement restreint, qui suit les matches de tennis, s'en accommodait jusqu'ici. Les organisateurs se sont, cette fois, montrés plus soucieux que d'ordinaire de le satisfaire. Ils ont installé, à droite et à gauche des courts, des gradins élevés qui permirent à tout le monde de ne rien perdre du détail des parties.

C'est presque une innovation sur laquelle il n'est pas inutile d'insister. Les tournois de tennis, même les plus justement réputés, ne connaissent, chez nous, qu'une galerie assez restreinte. La médiocrité de cet entrain a sans doute plusieurs causes : on reproche au tennis la longueur de certaines réunions où des matches sans intérêt occupent les courts durant plusieurs heures; le peu de diversité des épreuves, qui se disputent suivant un schema toujours semblable ; la monotonie des résultats qui donnent toujours la palme aux mêmes champions. La difficulté qu'on éprouverait à bien voir les parties s'il y avait beaucoup de monde, retient certainement aussi les spectateurs hésitants. Je ne dis pas que l'installation de gradins autour de nos courts, les jours de grands tournois, suffirait a attirer la foule; mais ce serait pour elle une indication Et c'est un genre d'invite à laquelle bien souvent elle ne sait pas résister.

Quoi qu'il en soit, les spectateurs furent nombreux autour des terrains de Wimbledon. Et ce fut naturellement une galerie élégante, puisque c'est le qualificatif ordinaire qu'on donne aux galeries des belles épreuve de tennis. Sport prédestiné et heureux joueurs!

Et les Français? La France avait été représentée, l'an dernier, dans la Coupe Davis par nos deux excellents champions Max Decugis et Germot. Ils ne se montrèrent pas dignes de notre confiance. N'étant pas bien en forme et se trouvant gênés par la constitution particulière des terrains anglais, ils se firent battre sans fournir une résistance suffisante pour contenter notre amour-propre national.

Ils avaient eu, il est vrai, affaire à forte partie, en la personne des champions anglais et américains, dont les jeux, si différents, se ressemblent néanmoins par la crainte qu'ils inspirent aux meilleurs de nos joueurs.



Le match en double entre les frères Doherty (Angl.), et Holcombe Ward et B.-P. Little (Am.).
Cette rencontre superbe fut une défaite pour le fameux service « coupé » à l'américaine. Les champions anglais triomphèrent par 3-6, 11-9, 9-7, 6-1.

S H. Smith (Angl.)
a battu en simple Little et a succombé devant Holcombe Ward.

Holcombe Ward (Am.)
a battu Smith en simple mais a été battu par Doherty.

Nous n'avons pas, en effet, une manière spéciale de jouer. Mais le jeu de nos cracks procède à la fois de la finesse anglaise et de l'habileté américaine, sans égaler l'une ou l'autre. N'en déplaise à nos valeureux et infatigables champions, nous sommes encore un peu à l'école, parce que nous n'avons pas encore un « tour de main » particulier. Je sais bien que Decugis a été champion d'Angleterre ; et c'est une prouesse à laquelle il convient d'accorder toute l'attention qu'elle mérite. Nous ne possédons pas, cependant, un assez grand nombre de bons joueurs pour pouvoir dire qu'il y a une manière spéciale de jouer qu'on pourrait appeler légitimement la manière française.

Peut-être nous acheminons-nous vers cet état de béatitude, qui nous vaudrait, en même temps, la considération universelle Decugis et Germot se sont brillamment comportés aux Jeux Olympiques et si nous savons, en variant les épreuves et en encourageant les jeunes joueurs, leur susciter enfin des rivaux, nous pourrons bientôt disputer la Coupe Davis à armes égales.

Cette année les Français n'ont pas eu l'occasion d'y montrer leur savoir faire. Le tennis s'est trouvé, comme chaque année, réduit à un match entre les représentants de l'Angleterre et ceux des Etats-Unis. Mais il y avait là de quoi alimenter la curiosité et même l'enthousiasme des spectaeturs de Wimbledon.

Les joueurs et les parties Les deux brillants joueurs américains R.-D. Little et Holcombe Ward, ont défendu avec une belle virtuosité l'honneur de leur pavillon national contre les deux fameux champions anglais R.-F. Smith et H.-L. Doherty.

Malheureusement pour les Etats-Unis, leur champion, Béals Wright, n'a pu se mettre en ligne, étant encore souffrant d'une récente blessure au bras. L'intérêt du match s'en est, sans doute, trouvé quelque peu diminué. Mais les spectateurs anglais n'ont pas vu d'un mauvais œil cet incident qui augmentait les chances de leurs représentants.

Faut-il croire que l'Amérique, sans cette absence, eût été victorieuse? Il est bien malaisé de l'affirmer. Mais ce n'est certes pas chose impossible.

Dans le simple, l'Anglais S.-H. Smith a succombé devant Holcombe Ward, qui l'a battu sans trop de peine par 6-4, 6 4, 6-2.

H.-L. Doherty a eu plus de peine à se défaire de l'Américain Little, faisant 3-6, 6-3, 6-8, 6-1, 6-3.

Smith a pris régulièrement l avantage sur Little, avec 6-4, 6-3, 6-2.

Il en fut de même de la finale, dans laquelle H.-L. Doherty battit Holcombe Ward avec une grande netteté, par 6-2, 6-4, 6-3. Ce fut une belle partie dans laquelle le joueur anglais eut besoin de toute sa science pour déjouer le jeu habile et un peu astucieux de son adversaire.

Les frères Doherty ont été vivement applaudis pour leur victoire dans le double. Ils étaient dans un de leurs meilleurs jours et ils n'ont jamais montré plus de précision élégante et une plus grande fertilité de moyens. On doutait un peu de leurs succès, car ils ne semblaient pas avoir retrouvé cette remarquable entente qui fait leur gloire chaque année. Leur difficile victoire sur Holcombe Ward et Little, par 3-6, 11-9, 9-7, 6-1 a permis de constater qu'ils constituent toujours la plus redoutable paire qui se puisse voir actuellement. Leur ensemble est parfait et leur jeu présente cette variété dans l'unité qui en fait des joueurs de classe exceptionnelle.

Ce fut un échec pour le fameux service coupé « à l'américaine » et pour le jeu un peu « truqué » employé par les tennismen d'Outre-Atlantique. Mais il faut reconnaître que l'Angleterre n'a pas remporté sans peine cette double victoire.

Et maintenant, souhaitons de voir, au plus vite, le plus grand nombre possible de joueurs anglais battant les frères Doherty. Faisons le même souhait pour nous-mêmes à l'égard de Decugis et de Germot. C'est un résultat qu'il nous semble nécessaire d'obtenir pour assurer chez nous l'avenir du tennis, en tant que sport athlétique.

Les Championnats de France Quelques jours après la Coupe Davis les Championnats de France se disputaient à Paris. Dire qu'ils avaient suscité le même intérêt serait peut-être exagéré. Naturellement, comme il fallait s'y attendre, les deux joueurs qui restèrent en présence pour la finale furent Decugis et Germot. Nous ne pouvons supposer que dans un championnat de tennis, la dernière épreuve se dispute entre d'autres hommes que ces deux joueurs nationaux. Tous s'effacent devant eux, aucun ne peut leur être opposé. De même nous étions habitués à voir Germot s'incliner finalement devant Decugis. Cette année nous avons eu une petite émotion : les rôles furent intervertis. Germot, empressons-nous de le dire, a produit une profonde impression et c'est dans un style superbe qu'il a triomphé. Le premier set, très dur, fut gagné par Decugis. Germot, plus frais que son adversaire, profita de sa fatigue pour faire deux sets de suite. Decugis reprit l'avantage dans le set suivant, où Germot commit quelques maladresses. Mais dans le dernier set, celui-ci fit preuve de qualités *étourdissantes*, suivant l'expression du public, mais qui, croyons-nous n'auraient pas le moins du monde étourdi un Doherty, — et triompha de brillante façon.

Espérons que Germot ne restera pas sur cette victoire Decugis sur cette défaite, souhaitons-leur de se perfectionner encore de manière à ce que, dans un avenir rapproché, la Coupe Davis ait des chances de venir en France.

Les championnats d'Angleterre Pendant que se jouaient à Paris les championnats de France, les championnats d'Angleterre se disputaient à Wimbledon sur les magnifiques courts de gazon du All England Lawn-Tennis Club. Quoique ces terrains soient déjà à une distance respectable de Londres, une foule empressée n'a cessé d'assister aux diverses péripéties de ce tournoi.

On sait que le tenant du championnat anglais n'est pas tenu de participer aux épreuves du championnat. Il doit se contenter de défendre son titre contre le gagnant de celles-ci. Cette année, les demi-finales qualifièrent A.-W. Gore, battant Wilding et F.-L. Riseley, battant Smith. Riseley battit Gore dans la finale.

Ce fut donc à lui que revint l'honneur de rencontrer le champion de l'an dernier, H. L. Doherty. Ce dernier, d'ailleurs, triompha, asssez facilement, malgré une résistance désespérée de son adversaire.

FERNAND BIDAULT.

I.-R.-D. Little (Am.)
a perdu ses deux parties en simple contre Smith et Doherty.

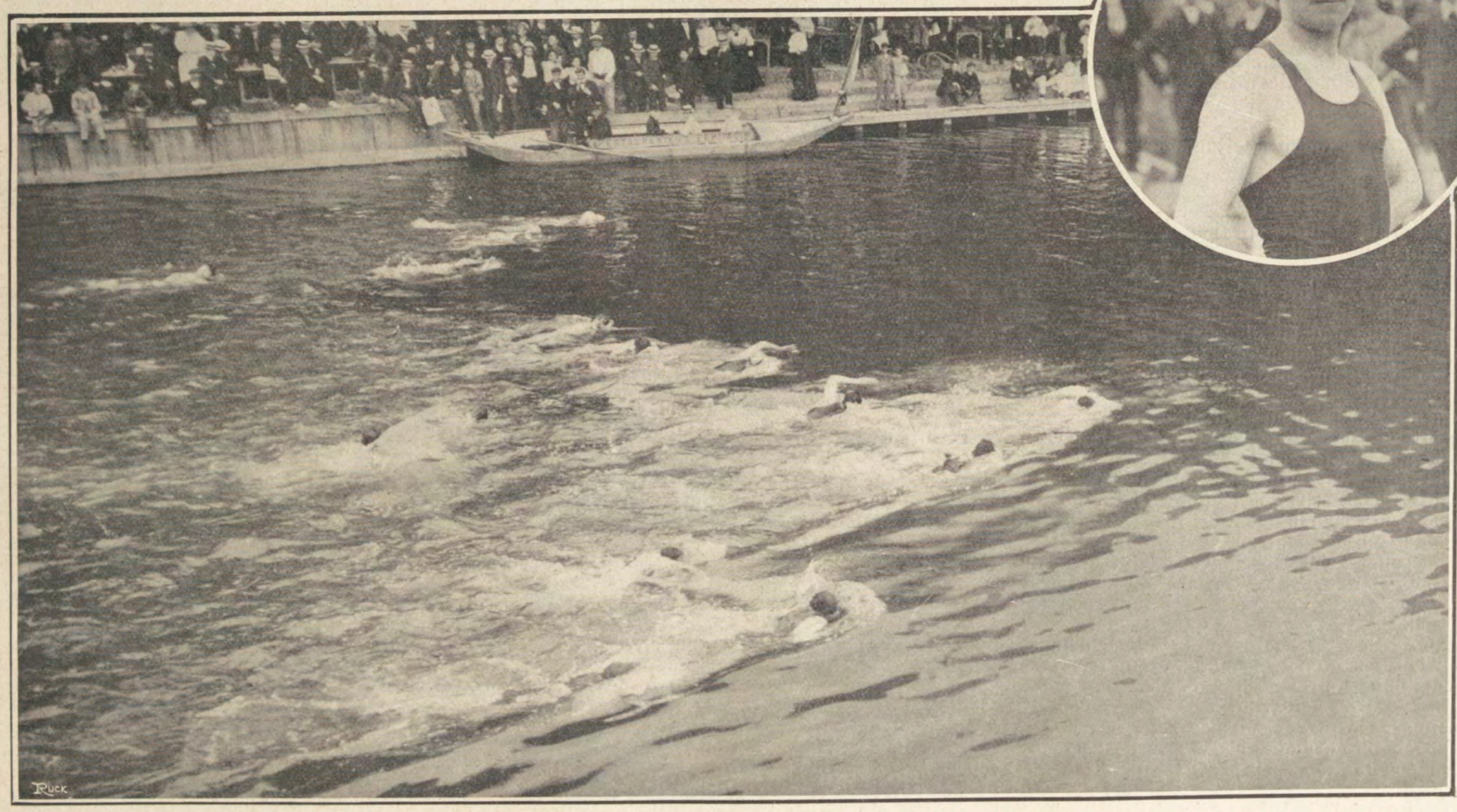
H.-L. Doherty (Angl.)
le célèbre champion anglais, a battu en simple ses deux adversaires américains.

LES RÉGATES INTERNATIONALES DU 24 JUIN

La Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante du Prix d'Asnières.

Le 24 juin, dans le bassin de Courbevoie-Asnières, se sont déroulées les épreuves d'aviron réservées aux Juniors. La S. N. de la Basse-Seine a gagné le Prix d'Asnières (4 rameurs Juniors), et le Prix d'Encouragement (4 rameurs Débutants). Le Prix de Courbevoie (deux rameurs Juniors) est revenu au Club Nautique de Gand. (En haut à gauche, le C. N. de Gand, gagnant du Prix de Courbevoie.)

Les Championnats de Natation (24 juin)



Le Championnat de 500 mètres.

Le 24 juin, ont été disputés à Joinville-le-Pont pour la cinquième fois les Championnats professionnels de Natation. Les épreuves du 100 m. et du 500 m. ont toutes deux été gagnées par Bonnet. Après avoir remporté le championnat des 100 m. en 1 m. 17 s. (record professionnel) devant Gardin à une demi-longueur, il a triomphé dans celui des 500 m., en 8 m. 11 s. 2/5, malgré quatre virages. (En haut, à droite, le portrait de Bonnet.)

LES TURFMEN EN PROVINCE

Par SAINT-GEORGES

Le meeting de Rouen, qui vient d'avoir lieu avec un plein succès, évoque chez notre collaborateur le souvenir de ce que furent pour les sportsmen d'il y a vingt-cinq ans l'époque des grandes réunions de province

Il n'y a guère plus de vingt-cinq ans qu'un meeting rémois n'inaugure plus la saison de courses plates de notre région. En ce temps-là, Maisons-Laffitte végétait entre de misérables courses plates et du grand steeple-chasing ; ce n'était pas encore un hippodrome classique ; il était même dissident, n'ayant pas accepté les règlements de la Société d'Encouragement. .

Le Vincennes des courses plates n'était pas né, ou il était encore bien, bien petit. En dehors de Chantilly et de Longchamp, nous n'avions pas d'hippodrome de plat spécial. Le Vésinet, où Dennetier eut l'audace de faire courir des « derbys » — excusez du peu ! — Enghien, Saint-Ouen, La Marche, offrirent à galoper, mais tout cela n'était pas du sport vraiment légitime, si nous exceptons la victoire de Prométhée au Vésinet ou quelques tentatives de ce genre.

On commençait donc par la province. Les purs honoraient Reims de leur présence, dès que le calendrier permettait de courir en plat. La reprise des courses est toujours un plaisir. A cette époque, c'était une joie.

Nous n'avions pas un petit reste de saturation de l'année précédente, et chaque fois que nous mettions les pieds sur un champ de courses, nous trouvions que la vie était bien belle et que ceux qui n'avaient pas nos goûts ou notre liberté de les satisfaire étaient des gens bien malheureux.

Le Grand Prix de Reims était de 6.000 francs. Un gros morceau, comme première bouchée, pour la grande écurie, qui venait y donner ou y prendre une première mesure de la génération nouvelle. Les plus illustres casaques s'y donnaient rendez-vous.

Nantis de ces premières et soi-disant précieuses indications, car nous étions au moins aussi naïfs qu'aujourd'hui, nous nous retrouvions ensuite à la première de Longchamp, où s'inscrivait en tête du programme la Bourse, d'antique mémoire.

Après le Grand Prix, il ne fallait plus se montrer à Paris, à moins d'avoir un melon couvert de la poussière des voies ferrées, ou une valise à côté de soi. La consigne mondaine, inflexible, était de partir. Cependant, on avait, dans le monde du sport hippique, la circonstance atténuante du meeting de Fontainebleau qui avait lieu traditionnellement le dimanche après le Grand Prix. C'était un beau champ de course que contemplait ce jour-là la plus brillante, la plus élégante et la plus nombreuse assistance. La Société d'Encouragement tenait sous son égide l'hippodrome de la Sole et y faisait courir des épreuves à noms désuets : Prix Principal, Prix Spécial, Prix National, Prix du Gouvernement, etc. Le clou était le Prix de Seine-et-Marne, qu'ont disputé les plus illustres cracks, épreuve qui se court maintenant le même jour à Longchamp, en souvenir du meeting de Fontainebleau.

On dînait bien, parfois, dans les hôtels de la ville, assez joyeusement ; cependant, ce n'était qu'un avant-goût de l'existence de déplacements de province qui allait commencer pour la majorité d'entre nous.

Les courses de Rouen Rouen, ces jours derniers, a remué en moi ces souvenirs. Nous avons pu constater avec plaisir que le meeting n'a pas subi les injures du temps, qu'il fait mieux que se défendre ; il a, en effet, suivi le progrès et de belles épreuves s'y disputent. Le premier jour consacré aux trotteurs que l'on choie particulièrement dans ce pays de production, nous a fait assister à une course magnifique dans le Derby des trotteurs. Cette épreuve classique du demi-sang semblait ne pas pouvoir échapper à Diogène. Il s'est fait battre d'une tête sur le poteau, après avoir fait tout le jeu. Défaite régulière ? On parle d'une piqûre au pied, piqûre suspecte qui daterait de Saint-Cloud, et aurait paralysé les moyens du cheval de M. Lallouet. Bref, Dirca, au haras de la Chavinière, l'a emporté dans une fin de course magnifique. On s'est séparé après des haies et du steeple, pour se retrouver le lendemain. Paris avait cédé ce jour à Rouen. Le programme était alléchant avec ses deux prix de 6.000 francs, un prix de 10.000 francs et un prix de 12.000 francs. Le Prix de la Société d'Encouragement, 10.000 francs, a été pour le récent vainqueur du Prix Wild Monarch, Crossoptylon, à M. Cramail, qui a battu Zig Zag, à MM. Caillault et Petto. Pergratus, à M. Bonnet, a gagné le Prix Fauchet, 6.000 francs sur l'inusable Pierrot III. L'épreuve capitale de la journée, le Prix du Conseil municipal, est revenu à Borax, à M. Caillault.

Les courses d'obstacles ont été pour Ball, à M. Fischof, et pour Le Sphinx, à M. L. Mérino.

Et tout le monde venu le matin est reparti dare dare par le train spécial.

Au « bon vieux temps » nous étions déjà des gens pressés, mais nous pouvions encore nous hâter lentement, consacrer deux jours à un déplacement ; nous pouvions supporter la perspective de deux heures de chemin de fer, cela d'autant plus facilement qu'étant au milieu de gens de nos relations, séparés seulement par des coteries, le voyage ne donnait que le temps de dire quelques blagues ou de soutenir une discussion technique. Bien entendu, on était arrivé avant d'avoir convaincu son ou ses interlocuteurs.

Déjeuner à l'hôtel. Le service était débordé. Chacun se servait comme il pouvait. L'un s'emparait d'un ravier, l'autre empoignait un poulet par les pattes, mort et rôti, s'entend, et l'autre lui coupait les ailes pour l'empêcher de s'envoler vers une autre table. Les garçons avaient trop à faire déjà à essuyer avec leurs serviettes la sueur qui couvrait leurs fronts. Quand les barbares avaient passé, il ne restait plus rien dans l'hôtel ou le restaurant, que beaucoup d'argent des gens de courses, exigeants, affamés, mais honnêtes.

Ensuite, c'était le locati, victoria ou break, généralement coopératif. Le paddock atteint au milieu de plus ou moins de poussière, c'était le calme et le provisoire de la province. Quand on a enlevé un déjeuner d'assaut, quand on a fait gémir les ressorts d'un véhicule mérovingien, et ses propres articulations en même temps, un cigare fumé sur les pelouses les plus chauves, a son charme. On fumait donc, et la sonnette grêle annonçait enfin l'imminente rencontre entre trois trotteurs ou quatre, transplantés de courses plates, dont le galop semblait mou, lent et sans prestige sur ces pistes nouvelles à nos yeux. Puis l'on s'y faisait ; à la seconde course, on avait déjà à se refaire de la première, car moins il y a de chevaux, plus on est certain de prendre le mauvais ! Peu à peu, l'excitation nous gagnait. L'épreuve capitale semblait une grave affaire d'État et la course d'obstacles finale où il s'agissait d'effacer l'ardoise chez les gros donneurs vous causait une de ces vibrantes et brisantes émotions après lesquelles le véhicule mérovingien semble moelleux, la chambre d'hôtel d'un confort exquis.

Le dîner n'avait pas le débraillé du matin. Service commandé, menu arrêté, table gardée, bouteilles au goulot doré dans des glacières, paniers à bordeaux douillettement inclinés, éclairages de petites bougies sous des cloches multicolores ; que l'on fût deux ou trois, quatre ou huit, c'était encore un charme du jour que d'oublier les gaffes commises, les culottes, ou de s'applaudir du succès en un repas bien arrosé et confortable.

Quelle est la ville qui n'a pas son cercle ? La présentation n'était pas difficile. Il y avait toujours des gentlemen de bonne volonté pour tailler une banque. Ceux que ne tentait pas le baccara avaient la ressource d'aller voir les lions chez le dompteur, de monter sur les chevaux de bois, où l'on retrouvait les meilleurs jockeys en vogue, ou de contempler la femme à barbe. On ne levait le camp que le lendemain soir. Le jeudi, quelque suburbain était honoré de diverses présences, et le samedi soir ou le dimanche matin suivant, en route pour Amiens, avec lendemain pour Abbeville, pour Beauvais ou pour d'autres villes dont les bonnes maisons nous étaient connues. Parfois nous avions l'aubaine d'un drame au Grand Théâtre ; il y avait là un danger, c'était la convulsion de rires.

Ce que fut Moulins autrefois Moulins est aujourd'hui oublié ; on y fait, comme partout, du sport régional. Il fut un temps où le meeting de Moulins était un des plus importants de France. Les deux ans y débutaient. La proximité de l'élevage de la Flandrie et de l'élevage d'Avermes, à M. Edouard Fould, faisait que cette grande écurie en son temps y courait ses meilleurs sujets et nombre d'entre eux, qui débutèrent sur l'hippodrome de l'Allier, se couvrirent de gloire ailleurs, par la suite.

Caen a rivalisé avec Moulins, avant d'avoir Vichy comme antagoniste, avant d'avoir à compter avec les débuts des deux ans, à Vincennes, d'abord, à Saint-Cloud et à Maisons-Laffitte. Le Prix du Premier Pas ne jouit plus de la vogue qu'il eut jadis, bien que ce soit toujours une épreuve intéressante. Au temps dont je parle, cette grande course de deux ans, suivie, le lendemain, du Grand Saint-Léger, marquait dans les annales sportives. L'hôtel d'Angleterre était envahi par la haute société en vue de ces deux solennités. La prise de possession commençait le samedi soir et durait jusqu'au mardi matin, où c'était une véritable envolée vers les plages normandes. Les retardataires et les imprévoyants qui arrivaient par un train du soir à Caen, sans avoir retenu une chambre étaient condamnés à la belle étoile ; j'ai vu quatre sportsmen campés dans une petite chambre à deux lits et encore bien heureux de leur sort.

Le comte de Lagrange se trouva un soir en état de vagabondage.

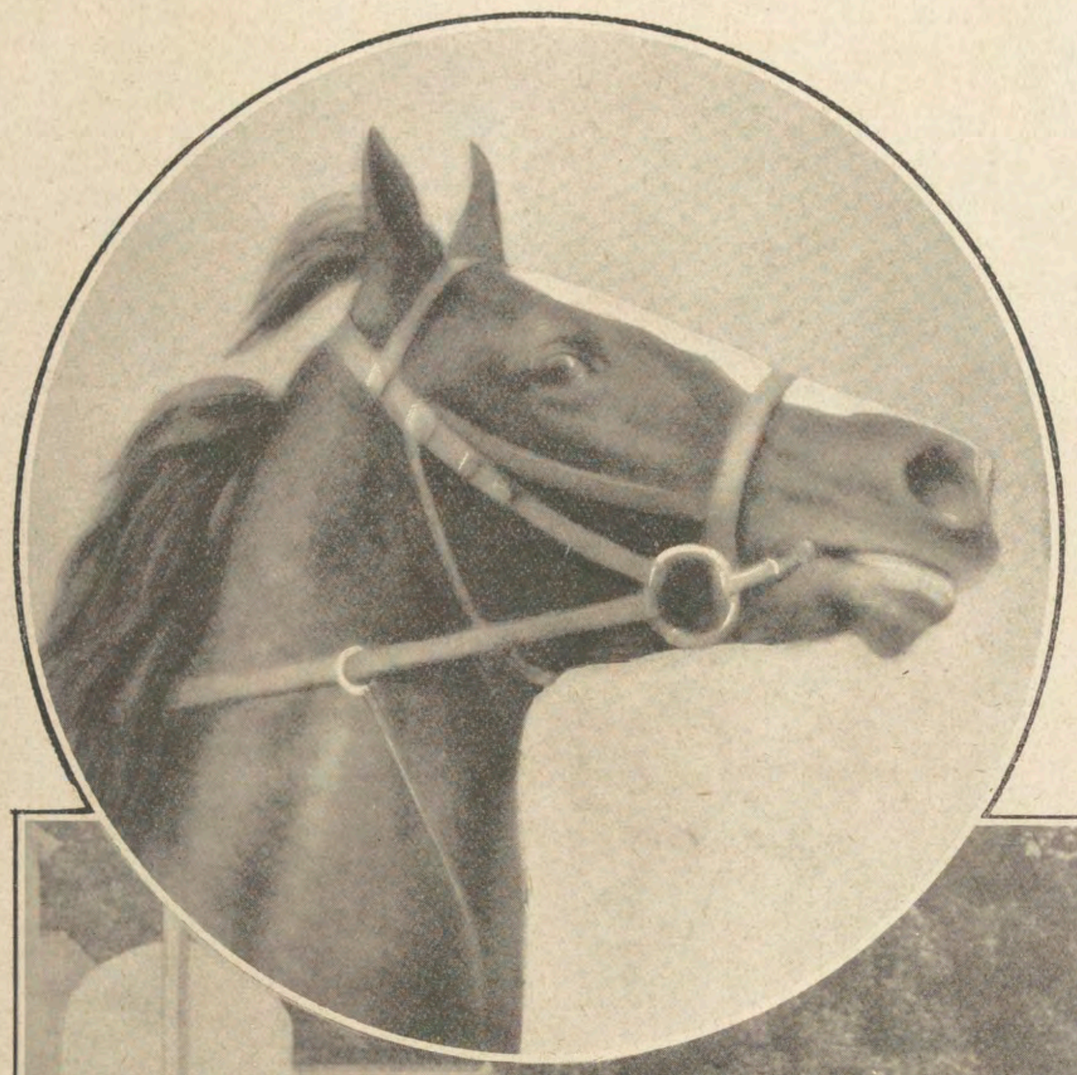
Le dîner, par petites tables, dans les cours illuminées des hôtels, sur les trottoirs, sur les places, ne fut pas un des spectacles les moins curieux de Caen. Le turf n'était pas aussi riche ; il était aimé pour lui-même.

Les temps sont changés ; l'automobile a empêché l'armée des fidèles de se reformer. On nous a tellement offert de réunions de courses, de prix monstres, que nous en sommes blasés. Paris a ses champs de courses qui nous retiennent de jour en jour comme dans un engrenage. Les donneurs ont été pourchassés et le pauvre petit mutuel de province n'est pas le rêve du plongeur. Ceci d'un côté, cela de l'autre, les meetings provinciaux ont perdu de leur animation d'antan et leur importance.

Vichy est une cible formidable qui hypnotise. Deauville a des proportions colossales. C'est l'Ascot français. « Tout y est frais et joli comme le titre ! » selon la réclame d'un grand magasin. Tout cela, c'est de la haute villégiature mondaine, ce n'est plus notre douce province où nous accomplissions nos invasions périodiques. Les gros prix, les sacrifices, n'ont pu remuer l'indifférence contemporaine. Mais le bien naît du mal. L'automobile a fait du tort, ai-je dit. Eh bien ! j'envisage le temps très proche où l'automobile rendra aux courses de province plus qu'il ne leur a pris. Le meeting de Caen nous a prouvé l'an dernier que les autos avaient amené des spectateurs de vingt lieues à la ronde, et je ne désespère point que, lorsque ce nouveau mode de transport se sera généralisé plus encore, nos grands meetings de province verront converger vers eux par toutes les routes de longues théories de ces cars confortables et rapides, qui rendront aux champs de courses des grandes et même des petites villes, la charmante animation d'autrefois.

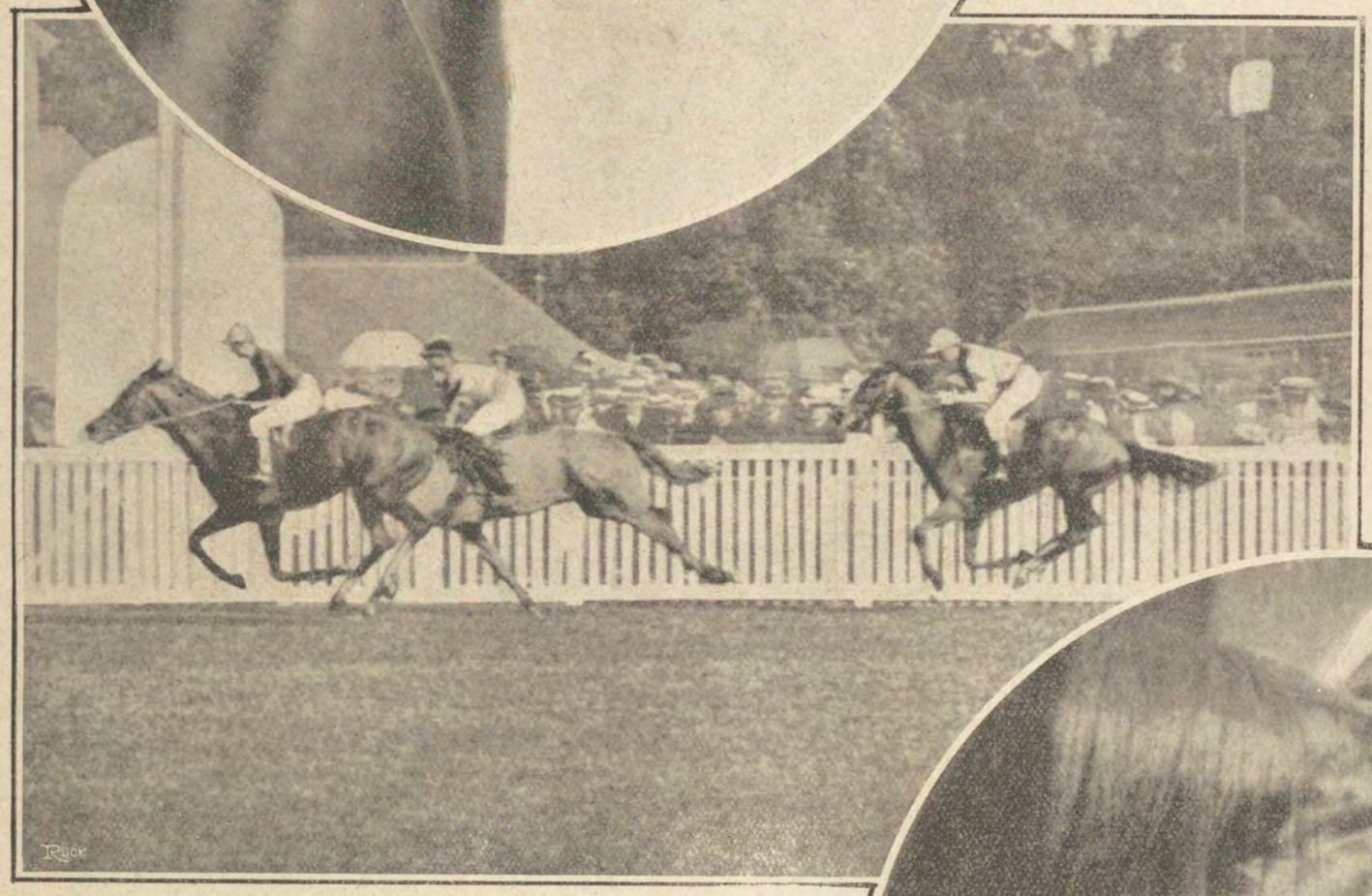
SAINT-GEORGES.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



Gouvernant.

Ch. al. par Flying Fox et Gouvernante, à M. Ed. Blanc, gagnant en 1904 de la Poule d'essai des Poulains, du Grand Prix de Vichy, du Prix du Président de la République, etc.



Gouvernant, à M. Ed. Blanc (G. Stern). — Hébron (O'Connor). — Presto II.

L'arrivée du premier Prix du Président de la République (1904).

Cette course de 2.500 m. fut créée en 1904. Elle est disputée à Maisons-Laffitte; 100.000 fr. et un objet d'Art, tel est le prix. En 1904, le vainqueur fut Gouvernant. Ce dernier restait dernier jusqu'au parc aux voitures, puis venait au milieu de la piste sur Hebron, et, après une courte lutte, gagnait d'une encolure.

Grâce aux conditions très larges du Prix du Président de la République, un lot remarquable de concurrents se trouvera en ligne, dimanche prochain, à Maisons-Laffitte, devant les rubans du starting-gate

Si les forfaits déclarés au 10 juillet n'avaient pas considérablement éclairci les rangs des concurrents engagés dans le Grand Prix du Président de la République qui sera couru à Maisons-Laffitte, dimanche prochain, nous aurions assisté à une course magnifique, qui eût été un véritable régal sportif.

D'après les conditions du Prix créé en 1903 par la Société Sportive d'Encouragement, les produits de trois générations successives peuvent se rencontrer dans cette épreuve. Presque toutes les gloires actuelles du turf auraient pu lutter sur les 2.500 mètres que comprend la distance du Prix.

C'est ainsi que se trouvaient réunis les noms de Procope, âgé de 3 ans, appartenant au duc de Grammont, qui possède dans le fils de Saint-Bris et de Princess Bec, un excellent cheval; de Clyde, la merveilleuse jument de M. Veil-Picard, gagnante en 1905 du Prix de Diane et du Prix Royal Oak, un des meilleurs produits de Childwick; Ecots, par Général Albert ou Simonian et Fernandez Mare, 4 ans, qui, l'année dernière, a remporté la Coupe de Deauville; Strozzi, par Callistrate et Beatrix, au comte de Pourtalès; Rataplan, un vétéran, âgé de 5 ans, par Ermak et Regina, le vainqueur du Grand Prix de Vichy; Flying Star, âgé de 3 ans, par Flying Fox et Sylphine; Punta Gorda, la jument de M. J. Lieux, âgée de 4 ans, par Le Capricorne et Philae, qui sur les hippodromes de province remporta de nombreuses victoires, entre autres le prix d'Amphytrite, à Dieppe; Moulins-la-Marche, un autre bon cheval de l'écurie Lieux, 3 ans, par Fourire et Moulinaise, et tant d'autres.

Finasseur, enfin, le splendide cheval de M. Michel Ephrussi, vieux de quatre ans, maintenant, un fils de Winkfield's Pride et de Finaude qui, en 1905, remportait les trois grandes épreuves de l'année : le Prix du Jockey-Club, à Chantilly; le Grand Prix de Paris, à Longchamp, et le Prix du Président de la République, à Maisons-Laffitte. Le « réformé » comme on le désigne généralement, remportait plus de 600.000 francs de prix à son propriétaire.

En somme, la liste des engagements comprenait cinq chevaux ayant gagné plus de 100.000 francs : Prestige, Presto II, Jardy, Génial, Challacomb, Rataplan; un cheval ayant gagné plus de 300.000 francs, Génial, et enfin, Finasseur.

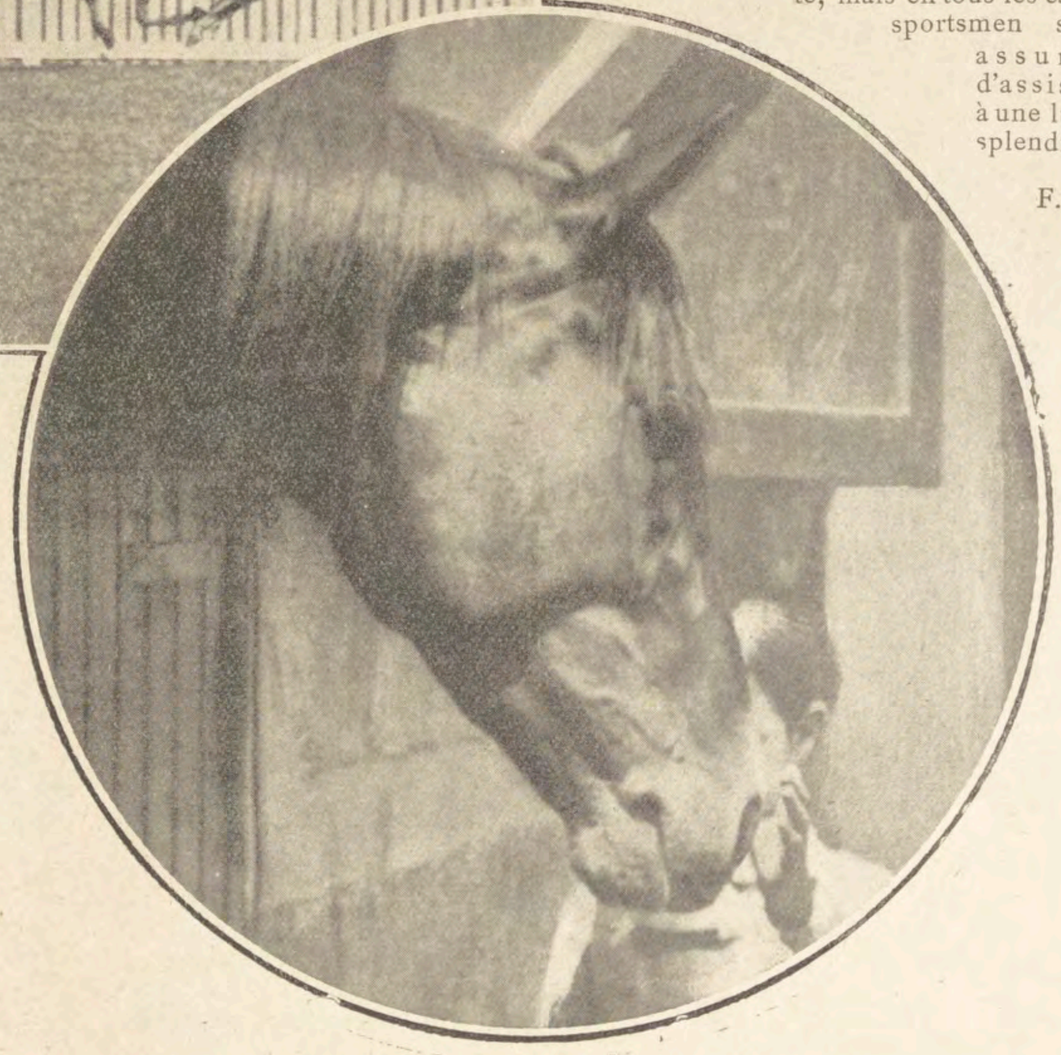
Flying Fox, le célèbre étalon, se trouvait dignement représenté par Flying Star, Jardy, Amasis, Blue Fly, Belle Fleur, Sly Fox.

L'élevage anglais aussi avait engagé un de ses représentants, Pretty Polly, la fameuse jument qui, en 1904, gagnait les Oaks, le Saint-Léger en Angleterre et venait se faire battre en France. Malheureusement, les derniers forfaits ont singulièrement diminué la liste des concurrents. Outre Prestige, que nous ne verrons plus en piste, Pretty Polly, Jardy, Génial, ne seront pas au poteau. Finasseur y sera, mais partira-t-il ?

Rappelons que cette épreuve fut gagnée en 1904, par Gouvernant et en 1905 par Finasseur. Quel sera l'heureux gagnant des 100.000 francs et de l'objet d'art offert par la Société Sportive d'Encouragement?

L'épreuve est très ouverte, mais en tous les cas le sportsmen sont assurés d'assister à une lutte splendide.

F. P.



Finasseur.

Ch. al., par Winkfield's Pride et Finaude, à M. Ephrussi, gagnant en 1905 du Prix du Jockey-Club, du Grand Prix et du Prix du Président de la République. Jockey : N. Turner.

Le Sportsman et la Finance

Il faut un certain courage pour venir parler finances aux gens de sport, au moment où ils sont le moins disposés à s'en occuper. Non seulement nous sommes depuis plusieurs mois en pleines solennités sportives, mais le présent numéro paraît le jour ou la veille de la fête nationale, quand la plupart des sportsmen sont dispersés sur toutes les routes de France et de l'Etranger ou se livrent en montagnes ou sur la mer à leurs sports favoris.

Nous en parlons cependant parce que, si le moment n'est pas opportun comme distraction, il l'est tout à fait comme utilité. Pour les sportsmen, l'été est semé de quarts d'heures de Rabelais plus fréquents et plus importants que ceux des autres saisons, et ces mêmes quarts d'heures-là que notre intervention aide à passer sans difficultés... sans pannes.

D'ailleurs, nous aussi, nous sommes des sportsmen dans notre spécialité, et nos records sont certainement aussi difficiles à atteindre que les plus ardus.

Rien, en effet n'est plus délicat ni plus compliqué à apprécier que le degré de vitalité et de force d'une entreprise industrielle ou minière, que l'état précis où en est le développement d'une valeur quelconque. C'est en cette matière qu'il faut avoir le sentiment du train, savoir si l'animal, la machine ou l'entreprise a encore de la force en réserve pour s'épanouir ou manque de souffle et va péricliter.

Cette vision spéciale, ce jugement ferme et sûr, ce coup d'œil expérimenté en affaires sont le but de notre tâche quotidienne, le résultat espéré de toute nos études et, quand nous parvenons à l'atteindre, notre devoir est de vous le dire, à vous lecteurs de cet hebdomadaire, parce que par ces indications nous pouvons réellement vous être utiles.

En voici un exemple frappant : en 1903, nous avons fait acheter des Actions Hudson's Bay à tous nos amis au cours de £ 35. Aujourd'hui ces mêmes titres sont cotés £ 86 environ. Nos clients de la première heure ont donc un bénéfice de 51 livres ou 1.275 francs pour un débours de 35 livres ou 875 francs. Ils gagnent plus de 140 0/0, mais nous trouvons aujourd'hui que la hausse est assez forte, que, quelles que soient les excellentes conditions dans lesquelles se trouve la Société de l'Hudson's Bay, ses actions n'ont plus une grande marge de hausse et qu'il vaut mieux réaliser un aussi magnifique résultat et employer son argent ailleurs. Remarquez bien que l'Hudson's Bay peut monter encore, mais nous avons aussi quelque crainte qu'elle baisse ou qu'elle reste du moins stationnaire, parce que de gros paquets de titres se trouvent dans les mêmes mains et l'un des gros porteurs, tenté par le magnifique bénéfice, peut vouloir réaliser.

Dès 1903, nous avons prévu cette énorme hausse de l'action Hudson's Bay parce que nous faisions alors une étude approfondie du Canada, du développement de ses voies ferrées et des conséquences qu'allait avoir cette pénétration des chemins de fer dans les immenses territoires dont une notable partie était la propriété de la Société de la baie d'Hudson.

Il n'était pas nécessaire d'être prophète, il suffisait d'avoir fixé son attention sur ce grand pays et d'en étudier à fond la situation. Il en est en finance comme en sport : la plupart du temps le secret des succès obtenus est dans un travail opiniâtre.

C'est en tout cas le secret de nos records en conseils financiers, et vous en serez bien vite convaincus, si vous lisez avec quelque suite la *Revue Internationale des Valeurs de Placement.*

Nous avons fait pour les mêmes raisons et avec le même succès, aussi en 1903, des prévisions sur les titres du Grand Trunck dont les actions ordinaires se sont élevées de £ 13 1/4 à £ 27 3/4. Ce sont là des références pour nos lecteurs actuels.

Mais le 16 juin dernier, dans notre causerie de la *Vie au Grand Air*, nous avons recommandé l'achat des actions *de la Fabrique de Chaussures Frauenfeld* au prix de 565 francs, en ajoutant que nous espérions une hausse de 50 à 75 francs. A la date du 7 juillet le cours avait déjà monté à 580 frs. et quand ces lignes paraîtront, il est probable que la hausse aura continué. Dans les limites de chiffres que nous indiquons, vous pouvez toujours acheter, car l'affaire est sérieuse, bien menée et en pleine prospérité.

Nous n'en dirons pas autant de deux affaires dont la presse financière s'est occupée dernièrement : New Guayakil Land et surtout la Pen Wyoming Copper qui attire les capitalistes à cause de l'avenir probablement brillant, des bonnes mines de cuivres.

La Pen Wyoming Copper a un nom que les pétroles rendent difficile à porter, nous craignons que les gisements de cuivre de cette province n'aient pas plus de succès. Ils sont encore ignorés tandis qu'au contraire ceux de l'Arizona sont en plein essor. Nous croyons que si l'on veut s'intéresser à une mine de cuivre, il est préférable d'acheter des actions privilégiées 8 o/o de la New England et Clifton, une des meilleures mines de l'Arizona, qui vient d'entrer dans la période de productiou intensive. On trouvera dans le numéro du 1er juillet de la *Revue Internationale des Valeurs de Placement*, des détails très intéressants sur cette affaire, que nous suivons depuis quatre ans.

Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, encaissement de coupons, nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

De B..., Bayonne.—*Nous ne pourrons vous répondre exactement au sujet des* Mines d'or *que si vous nous faites connaître celles auxquelles vous vous êtes intéresssé. Les entreprises Sud-Africaines se présentent si différemment qu'il est impossible de formuler une opinion générale.*

Capitaine..., Lure.—*Certes, la situation en Russie est inquiétante. Mais au point de vue industriel il n'y a pas lieu de désespérer absolument. Il est des entreprises qui, malgré l'ambiance défavorable, poursuivent dans de bonnes conditiions leur évolution. Telle la* Compagnie Industrielle du Platine *qui, pour la première fois rénumère son capital avec un dividende de 12 fr. 50 par action. C'est une entreprise d'envergure qui donnera certainement des résultats bien supérieurs encore.*

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

LE PINÇON

Comment il se produit. Moyens de l'éviter.

Depuis quelque temps, notre service des Réparations constate une augmentation assez sensible du nombre des chambres à air qui lui reviennent, victimes du pinçon.

Le pinçon est, comme nos lecteurs le savent, un accident qui peut se produire lors de la mise en place du deuxième bourrelet. C'est même un accident que l'on doit particulièrement redouter, car il intéresse la chambre sur une assez grande longueur et détermine une coupure correspondante qu'il est presque toujours impossible au chauffeur de réparer par les moyens dont il dispose; l'envoi en fabrique de l'objet détérioré s'impose, et, presque toujours, on doit couper toute la partie blessée et la remplacer par un manchon d'égale longueur.

Donc, le pinçon est un accident onéreux. Rien n'est plus facile d'ailleurs que de l'éviter. Il suffit de procéder au montage avec toute l'attention voulue et de suivre scrupuleusement les prescriptions de nos notices de démontage, prescriptions dont nous allons rappeler les plus essentielles.

Disons d'abord qu'il y a trois sortes de pinçons :

Fig. 1

Le premier, et le plus fréquent, se forme entre le bourrelet de l'enveloppe et le fond de la jante (fig. 1). Il a lieu le plus souvent lorsqu'on met en place la dernière partie du bourrelet, si la chambre n'est pas suffisamment au rond.

Le deuxième est formé par l'introduction d'une partie de la chambre à air sous la tête des boulons de sécurité (fig. 2).

Le troisième, qui est le plus rare, consiste en un

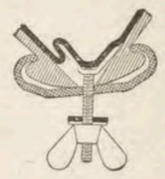


Fig. 2

pli que forme la chambre à air tout près de la valve, lequel pli est maintenu par la valve elle-même (fig. 3).

On conçoit que, lorsque la chambre est pincée, la

Fig. 3

pression agit sur le caoutchouc pur dont la chambre est formée, sans que celui-ci soit appuyé sur une paroi résistante. Fatalement, la pression finit par faire éclater la chambre. Cet éclatement n'est pas subit; il se produit, au contraire, généralement, après un temps assez long, pendant lequel le caoutchouc atteint progressivement sa limite d'allongement au point A. De même, on s'explique fort bien que l'éclatement puisse se produire aussi bien au repos qu'en marche.

Si le pinçon a lieu sur une grande longueur, il peut arriver qu'il y ait sortie du bourrelet et éclatement très bruyant de la chambre. Si le pinçon est petit, il y a seulement un léger sifflement, suivi de l'aplatissement du pneu.

Examinons successivement les moyens d'éviter ces différents genres de pinçons.

1. Pinçon entre le bourrelet de l'envelpppe et le fond de la jante (fig. 1). — Pour éviter ce pinçon, il faut avoir soin de talquer la chambre et de la mettre soigneusement au rond avant de monter le second bourrelet de l'enveloppe. Rappelons qu'il faut talquer soigneusement, mais sans exagération. Le meilleur moyen d'y parvenir est d'imprégner de talc un chiffon propre, et de le promener sur toute la surface de la chambre à air. Celle-ci sera suffisamment talquée lorsque sa surface sera douce et glissante au toucher.

Pour mettre la chambre au rond, voici comment on doit procéder : Rabattre les pédales de la pompe et fixer la pompe au sommet de la tige du piston; puis, visser à fond le raccord après la valve ; gonfler la chambre à air très légèrement pour la mettre au rond. Dans cet état, elle ne doit plus avoir que de légers plis. Il ne faut pas y introduire une pression d'air trop forte, car alors on aurait beaucoup de peine à remonter l'enveloppe.

Pour les pneus de voiturette de 85 millimètres, 20 coups de notre pompe voiturette suffisent;

Pour les pneus de voiture :

20 coups de notre pompe suffisent pour un pneu de 90;

30 coups pour un pneu de 105 ;

40 coups pour un pneu de 120;

Glisser la main tout autour entre la jante et la chambre pour la placer bien également et supprimer les plis, s'il en existe. Il est essentiel de les faire disparaître. Si l'un d'eux persistait à se former, il ne faudrait donc pas hésiter à retirer la chambre à air et à la remettre en place après l'avoir à nouveau dégonflée et mise à plat. On peut alors remonter le deuxième bourrelet.

(*A suivre.*) MICHELIN.

Avantages faits aux Abonnés de la VIE AU GRAND AIR et dont ne peuvent profiter les Acheteurs au Numéro

1° *Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30 à leur demande) ;*
2° *Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;*
3° *Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0 ;*
4° *Une prime, d'une valeur de 24 francs, est offerte à chaque abonné ;*
5° *Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés :*
6° *Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;*
7° *L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 fr. au lieu de 26 fr.*